This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

161
79
.75

BD April 1920

HARVARD LAW LIBRARY

Gift of

James Munson Barnard

and

Augusta Barnard

RECEIVED June 18. 1919.

Das Seerecht

und

die Neutralität auf der See.

Leipzig.
J. A. Romberg's Verlag.
1854.

95/2.4

JUL 1919

Einleitung.

Bedeutung und Quellen des Seerechts.

Derjenige Theil des Rechts, der die Verhältnisse der Schifffahrt auf der See regeln soll und den Inbegriff der auf das Seewesen überhaupt und den Seehandel insbesondere sich beziehenden Gesetze, Gewohnheiten und Herkommen bildet, ist zu einer ziemlichen Selbstständigkeit herangewachsen und bei der immer mehr sich entwickelnden Verbindung der Völker unter einander unausgesetzt Gegenstand der theoretischen und praktischen Aufmerksamkeit geworden. Die Geschichte des Seerechts ist eng mit der Geschichte des Handels verbunden und wenn der Handel einmal einen erschöpfenden Geschichtsschreiber gefunden haben wird, werden wir auch in dem Besitz der Geschichte des Seerechts sein. So groß auch die Literatur des Seerechts und des Handelsrechts ist, so stoßen wir fast immer nur auf die Behandlungen der Gesetze einzelner Völker oder auf die Erörterungen über besondere Materien dieses Rechts. Keine Rechtsmaterie möchte auch eine so vielfältige Anwendung in den Gesetzbüchern der einzelnen Völker gefunden haben, als gerade das Seerecht. Schon die verschiedenartigen Interessen, die jedes Volk den andern Völkern gegenüber zu beobachten hat und beobachtet, so wie die zum Schutze der Industrie und des Handels aufgestellten sich oft schroff entgegen stehenden Systeme der Prohibitive, des Zollschutzes und der Handelsfreiheit geben den Commentar hierzu.

Im Allgemeinen lassen sich die Grundsätze dieses Rechts auf drei Gruppen zurückführen, diese sind das Privat-Seerecht, das Staats-Seerecht und das Völker-Seerecht. Das Privat-Seerecht behandelt die Gewohnheiten und vielfachen Rechtsverhältnisse der Seefahrer eines einzelnen Volkes unter

einander, das Staats-Seerecht ſtellt die rechtlichen Verhältniſſe zwiſchen den Unterthanen und dem Staate feſt und das Völker-Seerecht iſt die Geſammtmaſſe der Beziehungen, in welchen die verſchiedenen Nationen zu einander durch die Schifffahrt und den Seehandel im Frieden und im Kriege ſich befinden.

Es laſſen ſich die erſten Anfänge der Entwickelung des Seerechts nicht nachweiſen, aber es iſt nicht unwahrſcheinlich, daß ſchon die erſten uns bekannten Seefahrer, die Phönizier, ihre beſondern Grundſätze zur Begründung und Erhaltung ihres Handels und der damit in der engſten Verbindung ſtehenden Seeſchifffahrt aufgeſtellt haben. Als die Phönizier den Waffen Alexander's unterlegen waren, beſtand noch die von ihnen gegründete Colonie in Carthago, die mit Griechenland eine bedeutende Größe unter den ſeefahrenden Völkern der damaligen Zeit behauptete. Carthago und Griechenland wurden von Rom verdrängt, das eine ſo große Seemacht erlangte, daß es in dem Handel die Quellen jener unermeßlichen Reichthümer fand, welche eine lange Zeit den römiſchen Staat auf dem Gipfel ſeiner Größe erhielten, aber auch zuletzt dem gänzlichen Verfall entgegen führten.

In den römiſchen Geſetzbüchern finden wir die älteſten Seegeſetze, die aus der ältern Zeit auf uns gekommen ſind. Die Lex Rhodia de jactu giebt in dem Fall, wenn bei einer Gefahr auf dem Meere, welche einem Schiffe den Untergang droht, ein Theil der Fracht zur Erleichterung deſſelben und um womöglich das Schiff und den übrigen Theil der Fracht zu retten, über Bord geworfen und untergegangen iſt, oder wenn bei dieſer Gelegenheit zurückbleibende Waaren beſchädigt ſind, dem Eigenthümer der über Bord geworfenen oder beſchädigten Waaren das Recht, von den Eigenthümern des geretteten Schiffes und der geretteten Waaren einen verhältnißmäßigen Erſatz für ihren erlittenen Verluſt zu fordern. Bei Berechnung des Schadens iſt in Anſehung der über Bord geworfenen Sachen auf den Einkaufspreis, in Anſehung der geretteten Sachen aber auf den wahrſcheinlich möglichen Verkaufspreis Rückſicht zu nehmen. Iſt das Schiff des Auswurfs ungeachtet in der nämlichen Gefahr untergegangen, ſo fällt jeder Anſpruch auf Entſchädigung weg, er bleibt aber beſtehen, wenn das Schiff aus dieſer Gefahr gerettet worden iſt, ſollte es auch nachher in einer andern Gefahr untergegangen ſein. — Da den Römern ſehr viele Inſtitute des modernen Seeweſens unbekannt waren, ſo läßt ſich das

römiſche Recht nur als eine ſubſidiäre Quelle anſehen und benutzen.

Nach dem Verfall des römiſchen Reichs wurde Europa der Schauplatz der Verheerung durch die Barbaren und das Meer war Jahrhunderte lang unter der Botmäßigkeit der Seeräuber. Der Handel zwiſchen Europa und Indien war vernichtet und kam nur erſt in den Zeiten der Kreuzzüge durch die Bemühung der Genueſen und Venetianer wieder in Aufnahme. Venedig im Süden und Whisby im Norden Europa's wurden Hauptſtapelplätze für dieſen Handel. Die hieraus entſtehenden Vortheile für Deutſchland führten eine engere Verbindung des obern Deutſchland mit Venedig herbei und der hanſeatiſche Bund gründete ſeine Macht auf der Nord- und Oſtſee. Dem zwiſchen Hamburg, den freien Ditmarſen und den Hadelern im Jahre 1239 gegen die Angriffe Dänemarks und die Seeräuber abgeſchloſſenen Vertrage trat 1241 Lübeck bei und bald war die Hanſa d. i. ein zum gegenſeitigen Beiſtande geſchloſſenes Bündniß, über einen großen Theil Deutſchlands verbreitet. Der Bund erſtreckte ſich über Eſthland, Liefland, Preußen, das nördliche Deutſchland, den Mittel- und Niederrhein, das heutige Holland, auch gehörten ihm Calmar, Whisby und Stockholm in Schweden an und die Ditmarſen in Holſtein, das Herzogthum Geldern und die Grafſchaft Zütphen waren Bundesverwandte. Die vier großen Handelsniederlagen zu Nowgorod in Rußland, Bergen in Norwegen, Brügge in Flandern und London in England bezeichnen die hauptſächlichſten Richtungen der hanſeatiſchen Handelswege. Ihre Macht und ihr Anſehen verſchafften den Hanſeſtädten Handelsprivilegien in Schweden, Dänemark, Rußland, England, Flandern und Brabant. Sie ſchafften das Strandrecht und ähnliche Mißbräuche ab, bekämpften die Räubereien zur See und zu Lande und begründeten ein gemeinſchaftliches See- und Handelsrecht, das ſie durch ihre Seemacht zu ſchützen im Stande waren. Der Neid der Fürſten und innere Uneinigkeit vernichteten nach und nach den Bund — ein Ereigniß, das für Deutſchlands politiſche Größe verderblicher war, als der Verfall des römiſchen Kaiſerthums. Der letzte Hanſetag im Jahre 1609 war ein erfolgloſer Verſuch, die frühere Verbindung von Neuem wieder herzuſtellen. Ein gleiches Schickſal ſuchte die Handelsmächte von Genua und Venedig heim.

Die während dieſer Zeit entſtandenen Gewohnheitsrechte und von den eingeſetzten Schiedsgerichten gefällten Rechts-

sprüche wurden in Sammlungen gebracht, die Jahrhunderte lang in vielen französischen, englischen, deutschen, italienischen und andern Häfen Geltung hatten und auch jetzt als Quellen benutzt werden. Wahrscheinlich in der Mitte des 13. Jahrhunderts entstand das Seeconsulat „Consolato del mare," eine Sammlung von Gebräuchen und Sprüchen, die in den Häfen des Mittelalters Geltung hatten, es war in der alten catalonischen Sprache abgefaßt und ist in fast alle Sprachen übersetzt worden. Bei der Rohheit der Zeit, in welcher diese Gesetze u. s. w. entstanden sind, läßt sich darinnen ein gewisses natürliches Gefühl der Billigkeit, die aus vielen Gebräuchen und Rechtssprüchen vorleuchtet, nicht verkennen. An der französischen Westküste entstanden zu derselben Zeit, nach einigen Meinungen noch früher, die Rôles des jugemens d'Oléron (einer Insel an der Westküste Frankreichs). Scheint diese Sammlung ursprünglich nur eine Privataufzeichnung gewesen zu sein, so ist sie doch die Grundlage sowohl der deutschen und niederländischen, als auch der mittelländischen Seerechte des Mittelalters geworden. Mit Unrecht vindicirt England für sich die Autorschaft. Da die Sammlung jedenfalls zu einer Zeit veranstaltet ist, wo der Seeverkehr in den nördlichen Staaten bei weitem noch nicht den Aufschwung erlangt hat, wie an der französischen Westküste, so deutet schon das Bedürfniß und die Befähigung auf die Entstehung in dieser Gegend hin. In England hatte diese Sammlung eine große Autorität. Das Seerecht von Damme oder von Westcapelle ist nichts Anderes, als eine wörtliche Uebersetzung der ersten 24 Artikel der Rôles d'Oléron für die Niederlande. In Flandern hieß die Sammlung Waterregten ten Damme, in Seeland von Westcapellen. Für Holland bestanden die Gewohnheiten von Amsterdam, Enchuysen und Stavern, die keine bloße Nachahmung der Rôles d'Oleron sind, sondern einen specifisch-holländischen Charakter haben und wenigstens vor 1400 abgefaßt sind. Eine große Autorität hat in den letzten 400 Jahren das Seerecht von Whisby „Waterrecht to Whisby" in Deutschland und in allen andern nördlichen Staaten erlangt. Die Entstehung wird in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts verlegt. Die 12 ersten Artikel enthalten nur ein auf Lübeck passendes Localstatut, die Artikel 13 bis 36 sind eine Uebersetzung der auch in das Seerecht von Damme übergegangenen 24 ersten Artikel der Rôles d'Oleron, Artikel 37 bis 70 Satzungen von Amsterdam und Artikel 71 und 72 Satzungen von Lübeck.

Diese Sammlung wird allgemein für eine Privatarbeit zur Befriedigung unmittelbar praktischer Zwecke angesehen. Sie ist nicht in gothländischer, sondern in plattdeutscher Sprache, die an den nördlichen Seeküsten Europa's Gemeinsprache war, ursprünglich abgefaßt und dürfte auch vor 1400 entstanden sein, da der Handel Whisby's bereits im 15. Jahrhundert in Abnahme kam. In Holland ist das Seerecht von Whisby als subsidiäres Recht angenommen. In das Hochdeutsche ist es von L'Estocq, Marquardt und Engelbrecht übersetzt worden. Eine besondere Wichtigkeit hat das von einem unbekannten Verfasser herrührende Rechtsbuch „Guidon de la mer", das zwischen 1556—84 im westlichen Frankreich entstanden zu sein scheint, weil es in allen wichtigen Fragen der berühmten Ordonnanz Ludwig's XIV. von 1681, die zum großen Theil eine Grundlage des gemeinen Seerechts in Europa geworden ist, als Vorbild gedient hat. Das alte hanseatische Seerecht von 1591, revidirt 1614, hat schon das Ansehen der förmlichen Gesetzgebung, bildet die Quelle des heutigen hanseatischen Seerechts und genießt im übrigen Deutschland, so wie im Auslande eine große Autorität.

Während des Verfalls der Hansa behaupteten die Spanier und Portugiesen eine wichtige Stelle im Handel und in der Seeschifffahrt; die Erfindung des Compasses, die Vervollkommnung der Schiffsbaukunst, die Verbesserung der Seekarten u. s. w. führten nach der neuen Welt. Die Portugiesen fanden den schon von den Phöniziern befahrenen, seitdem aber unbekannt gewordenen Weg nach Ostindien um das Cap und die Spanier bemächtigten sich des besten Theils des neu entdeckten Amerika's. An die Stelle der Hansestädte traten Lissabon und Cadiz. Handel und Seefahrt erhielten einen ganz neuen Aufschwung und es traten neben Spanien und Portugal vorzüglich England, Frankreich und Holland hervor. Von den alten Hansestädten waren nur Hamburg, Bremen und Lübeck zu einem neuen Bunde zusammengetreten, dem sich auch theilweise Danzig anschloß, ohne jedoch die frühere Bedeutung wieder zu erlangen. Die Holländer vertrieben die Portugiesen aus Indien und gründeten 1602 die ostindische Gesellschaft. Spaniens Macht auf der See sank und wir sehen im 17. Jahrhunderte, daß Holland das Monopol des orientalischen und die ergiebigsten Zweige des südeuropäischen Handels an sich gebracht hat, auf dem Meere durch die Menge seiner Kriegsschiffe und die

Kühnheit und Tüchtigkeit ſeiner Seehelden gebietet und der ganze oceaniſche Handel der Binnenländer Europa's durch ſeine Hände geht. Es dauerte jedoch keine lange Zeit, da trat England mit Holland in Concurrenz und entriß ihm das Uebergewicht zur See. Hierzu trugen nicht ſowohl die unter „Navigationsacte" bekannten engliſchen Schifffahrtsgeſetze als vielmehr der raſche Aufſchwung des Handels und der Schifffahrt in den übrigen Ländern und die verderblichen Kriege, welche die Holländer, um das Uebergewicht zu behaupten, mit Karl II. und Ludwig XIV. führten, bei. Holland verlor 1700 Kauffahrer und die Ueberlegenheit der britiſchen Seemarine legte die Macht zur See in die Hände Englands. Napoleon's I. Plan, England auf dem Meere zu ſtürzen, mißlang gänzlich, und ſehen wir jetzt noch dieſes Inſelland in dem Beſitz dieſer Macht und nur die Zeit wird lehren, ob ihr dieſelbe von Nordamerika wird ſtreitig gemacht werden können. In Folge dieſer Macht hat aber England den größten Einfluß auf die Entwickelung des Seerechts behauptet.

§. 1.

Englands Schifffahrtsgeſetze.

Die berühmte im Jahre 1651 erlaſſene Navigationsacte Englands wurde von dem republikaniſchen Parlament unter Cromwell erlaſſen, um den Haß gegen Holland, das ſich für die Stuarts intereſſirt hatte, zu befriedigen und zugleich ſeinem Frachthandel einen entſcheidenden Schlag beizubringen. Hierdurch erhielten die aus der Zeit Richard's II. (1384) oder wohl aus einer noch frühern Periode beſtehenden Schifffahrtsgeſetze, nach denen gewiſſe Handelsartikel, ſofern dieſelben nicht in Schiffen eingebracht wurden, die engliſchen Rhedern gehörten und mit engliſchen Matroſen bemannt waren, dem Einfuhrverbot unterlagen und fremde Schiffe von der engliſchen Fiſcherei und dem Küſtenhandel ausgeſchloſſen blieben, eine weit größere Ausdehnung. Hierdurch wurde allen Schiffen, deren Eigenthümer, Befehlshaber und drei Viertheile der Matroſen nicht Unterthanen Englands waren, bei Strafe des Verluſtes des Schiffes und der Ladung unterſagt, nach britiſchen Colonien zu handeln oder im

England Küstenschifffahrt zu treiben. Alle Artikel, die im Verhältnisse zu ihrem Werthe einen sehr großen Raum einnehmen, wie Theer, Bauholz, Korn, Hanf, Flachs, Pottasche, Wein u. s. w. konnten nur in den erwähnten Schiffen in England eingeführt werden, oder in Schiffen desjenigen Landes, in dem die Waaren erzeugt wurden, und deren Eigenthümer, Befehlshaber und drei Viertheile der Matrosen Unterthanen desselben Landes waren. Diese mußten aber die Zölle, welche die Ausländer zu entrichten hatten, doppelt bezahlen. Alle andern Schiffe wurden mit der Ladung confiscirt. Es gab sogar eine große Anzahl Güter, die selbst mit britischen Schiffen nur unmittelbar aus dem Lande ihrer Erzeugung bei Verlust des Schiffes und der Ladung eingebracht werden durften. Gesalzene Fische aller Art, Fischbein, Thran und Fett, wenn die Fische nicht auf britischen Schiffen gefangen und am Bord derselben eingesalzen waren, mußten bei der Einfuhr den doppelten Zoll der Ausländer zahlen. Kein fremdes Schiff durfte Rückfracht von England mitnehmen. Im Jahre 1660 erneuerte Karl II. diese Acte in Bezug auf Holland, hob sie aber für Hamburg, Lübeck, Bremen und Danzig wieder auf; Lübeck verlor schon 1662 diese Begünstigung und 1689 erklärte das Parlament unter Bestätigung jener Privilegien, daß künftig keine ähnlichen ertheilt werden sollten.

Das vielfach getadelte und angegriffene, vertheidigte und bewunderte Gesetz hat bis in die neuere Zeit zur alleinigen Richtschnur beim Handel- und Schifffahrtsverkehr Englands gedient und ist der Gegenstand vielfacher Erörterungen gewesen. Der berühmteste Vertheidiger ist der Schotte Adam Smith in seinem Werke „über den Nationalreichthum.“ Er hält es für den Ursprung der Handelsgröße Englands, da es die Macht Hollands, des einzigen Staats, der damals England die Spitze bieten konnte, geschwächt, den Holländern ihre Macht zur See entrissen und vorzüglich zur Vermehrung der Seemacht Englands beigetragen habe. Der Streit hierüber ist jetzt unfruchtbar geworden, da es der neuen Zeit vorbehalten war, so wesentliche Veränderungen nach und nach eintreten zu sehen, daß die Navigationsacte als gänzlich aufgehoben anzusehen ist.

Den ersten Stoß erhielt dieses Gesetz durch den Congreß der Vereinigten Staaten Nordamerika's im Jahre 1787, der ein ganz ähnliches Gesetz erließ und unter Anderm bestimmte, daß alle fremden nach den Vereinigten Staaten

handelnden Schiffe einen halben Dollar mehr für jede Schiffstonne entrichten sollten, als die einheimischen, welches Tonnengeld später auf einen Dollar erhöht wurde. Außerdem mußten alle von fremden Schiffen eingeführten Waaren zehn Prozent mehr an Zoll entrichten als die auf amerikanischen Schiffen eingebrachten. Das hierdurch schwer getroffene England vereinigte sich endlich in einem im Jahre 1815 mit den nordamerikanischen Staaten abgeschlossenen Vertrage dahin, daß gleichmäßige Abgaben von den Schiffen und gleichmäßige Zölle von den Handelsartikeln, die in dem einen Lande erzeugt und in das andere eingeführt würden, gleichviel, ob die Einfuhr in den Schiffen der einen oder der andern Nation stattfinde, erhoben werden sollten. Aehnliche Verträge schloß England mit Südamerika, als gegen England ein Gesetz dort vorbereitet wurde, und die Krone erhielt durch eine Parlamentsacte die ausdrückliche Ermächtigung, nach denselben Grundsätzen auch diejenigen europäischen Staaten zu behandeln, welche sich geneigt fanden, die britischen Schiffe auf dem Fuße der Gegenseitigkeit in ihre Häfen einzulassen. Die von Preußen erlassene Cabinetsordre vom 20. Juni 1822, wodurch die Hafengelder auf den Schiffen aller Nationen, welche die preußischen Schiffe nicht auf dem Fuße der Gegenseitigkeit behandelten, bedeutend erhöht wurden, hatte den Vertrag vom 2. August 1824 zur Folge, dem sich ähnliche Conventionen mit Dänemark, Schweden, Hannover, den Hansestädten und andern Staaten anschlossen. Die Basis aller dieser Verträge ist Gegenseitigkeit zur Erleichterung des Verkehrs.

England hat diese anscheinend sehr liberalen Grundsätze weniger aus freier Wahl, als aus Nothwendigkeit für Erhaltung und Pflege seiner Industrie zur Ausführung gebracht. Die Aufrechthaltung der Navigationsacte würde England der Gefahr ausgesetzt haben, sich von dem Handel mit denjenigen Völkern ausgeschlossen zu sehen, welche die hauptsächlichsten Erzeugnisse seiner Fabrikate verbrauchen. Als die fremden Staaten dem illiberalen und egoistischen System Englands mit Retorsionsmaßregeln entgegentraten, oder mit andern Worten, als sie es wagten, mit dem Maße zu messen, mit dem ihnen England so lange Zeiten gemessen hatte, war England keine Wahl gelassen und es zog ein System vor, das ihren Industrieerzeugnissen den Eingang in das Ausland erleichterte, zugleich aber den englischen Schiffsrhedern keine schlechtere Stellung gegen die fremden in allen nördlichen Häfen Europa's sicherte.

Die auf Grund dieser Umwandlung erlassene Parlamentsacte (3 und 4, Wilhelm IV., Cap. 54), die den Titel führt: „Acte zur Aufmunterung der britischen Rhederei und Schifffahrt“ hatte immer noch nicht alle Vorrechte der britischen Schifffahrt aufgehoben. Eine große Anzahl höchst wichtiger Artikel, wie Korn, Oel, Bauholz, Tabak, Wein, Wolle, Flachs, Hanf u. s. w. durften nur in britischen oder in Schiffen des Erzeugungs- oder einführenden Landes nach England gebracht werden. Erzeugnisse von Asien, Afrika und Amerika konnten nur auf Schiffen des Productionslandes unmittelbar eingeführt werden; die Einfuhr von den Inseln Jersey, Guernsey, Alderney, Sark und Man wurde nur den englischen Schiffen gestattet, eben so der Küstenhandel zwischen englischen Orten und die Ausfuhr nach englischen Besitzungen. Ein Schiff war nur dann britisch, wenn es gehörig registrirt, der Capitain Engländer war und die Mannschaft mindestens zu Dreiviertheil aus englischen Seeleuten bestand.

Durch die Parlamentsacte vom 26. Juni 1849 wurde die britische Schifffahrtsgesetzgebung einer umfassenden Reform unterworfen und es wird diese Acte bei dem großen Ansehen und der Macht Englands auf der See zuversichtlich das Vorbild anderer Gesetzgebungen bilden. Der Wichtigkeit wegen theilen wir diese Acte in Folgendem mit:

Im zwölften und dreizehnten Jahre der Regierung der Königin Victoria, Cap. 29, Decret, das die bestehenden „zur Aufmunterung der englischen Marine und Schifffahrt“ erlassenen Gesetze aufhebt, 26. Juni 1849.

I. Vom 1. Januar 1850 an sind folgende Gesetze aufgehoben: Da es zur Aufmunterung der englischen Marine und Schifffahrt von Nutzen ist, die jetzt bestehenden Gesetze abzuändern, so wird von Ihrer Majestät der Königin vor dem Hause der geistlichen und weltlichen Lords und vor dem Hause der Gemeinen, welche im Parlament versammelt, ihr Gutachten und ihre Genehmigung gaben, und daher mit Ermächtigung derselben verordnet: daß vom 1. Januar 1850 abgeschafft sein sollen folgende Decrete und Decretstheile, nämlich ein in der Session des Parlaments genehmigtes Decret, welches im achten und neunten Jahre der Regierung der Königin Victoria erlassen wurde, betitelt: Decret zur Aufmunterung der englischen Marine und Schifffahrt; ferner ein zweites in derselben Session erlassenes Decret wegen Einschreibung der

englischen Schiffe, welches die Vorrechte der in Malta, Gibraltar und Helgoland eingeschriebenen Schiffe beschränkt, das bestimmt, daß kein Schiff eingeschrieben werden soll, wenn es nicht vollständig innerhalb der englischen Besitzungen gebaut ist, welches die in fremden Ländern ausgebesserten Schiffe der Eigenschaft als englische beraubt und verbietet, daß die weggenommenen oder an Ausländer verkauften englischen Schiffe von Neuem unter die englischen eingeschrieben werden, falls sie abermals Eigenthum englischer Unterthanen werden sollten. Ferner ein anderes Decret, welches den Handel der fernen englischen Besitzungen regelt und bestimmt, daß keine Waare ein- oder ausgeführt werde zu Meer in irgendwelche und aus irgendwelcher englischen Besitzung in Amerika, aus irgendeinem oder in irgendeinen Ort, der nicht in dem Vereinigten Königreich oder in seinen Besitzungen liegt, sie werde denn in diejenigen oder aus denjenigen Häfen ein- oder ausgeführt, die man Freihäfen nennt; welches weiter die von den Schifffahrtsgesetzen den fremden Schiffen hinsichtlich der Einfuhren in die englischen Besitzungen in Asien, Afrika und Amerika zugestandenen Vorrechte regelt; bestimmt, daß kein Schiff oder Fahrzeug für ein englisches Schiff oder Fahrzeug in irgendwelchem der Gewässer oder Binnenseen Amerika's gehalten werde, wenn es nicht in den englischen Besitzungen gebaut und wenn die an ihm vorgenommenen Ausbesserungen an Bedeutung die im genannten Decrete erwähnten übertreffen. Ferner ein anderes in derselben Sitzung gut geheißenes Decret, welches den Zollämtern allgemeine Vorschriften giebt, die Einführung des Wallfischthrans, des Stockfischthrans, des Spermace-Thrans, des Wallfischkopffettes, der Felle, Knochen und Federn und jedweden Erzeugnisses von Fischen oder im Meer lebenden Wesen verbietet, wenn sie nicht übergeführt werden von Schiffen, welche in irgendeinem Hafen mit diesem Thran, von Wallfischen oder Stockfischen und mit dem, was sie an Bord führen, regelmäßig befrachtet worden sind; das endlich die Einfuhr des Thrans untersagt, wenn er nicht vom Vorgebirge der guten Hoffnung und von Orten herrührt, welche östl. dieses Vorgebirges und der Magellanstraßen liegen. Ferner ein in der Sitzung des siebenten und achten Jahres der Regierung Victoria's genehmigtes Decret zur Umbildung und Bestätigung der Gesetze bezüglich der Matrosen der Handelsmarine und wegen Haltung eines Matrosenregisters; es befiehlt, daß der Capitain oder Eigenthümer irgendeines

Schiffes, welches einem Unterthan Englands gehört und eine Tragkraft von 80 Tonnen und darüber hat (mit Ausnahme der Luſt-Yachten), zur Zeit ſeiner Abfahrt aus irgendeinem Hafen des Vereinigten Königreichs, für die ganze Dauer ſeiner Abweſenheit, am Bord haben oder einſchiffen ſoll: einen Schiffszögling oder mehrere, je nach dem Verhältniß zur Zahl des Tonnengehalts des Schiffes, und iſt, wenn irgendeiner dieſer Capitaine oder Eigenthümer nicht dafür ſorge, am Bord ſeines Schiffes die verlangte Anzahl Zöglinge mit den betreffenden Brevets, Anweiſungen und regiſtrirten Zulaſſungsbrevets zu haben, er dem Geſetz verfalle und die Summe von 10 Pfund für jeden Zögling, jedes Brevet, jede Anweiſung oder jeden Zulaſſungsſchein, die fehlen, zahle. Ferner ein im ſiebenunddreißigſten Jahre der Regierung Georg III. genehmigtes Decret, zur Regulirung des Handels, welchen die Schiffe der England befreundeten Nationen mit den engliſchen Beſitzungen in Oſtindien führen. Sodann ein ferneres Decret, genehmigt in der Parlamentsſeſſion des vierten Jahres der Regierung Georg IV., wegen Beſtätigung und Umgeſtaltung verſchiedener jetzt beſtehender Geſetze in Betreff des Handels, der aus den Plätzen und in die Plätze betrieben wird, welche innerhalb der Grenzen der der oſtindiſchen Compagnie zugewieſenen Länder liegen, ein Decret, welches dieſem Handel neue Normen giebt, dadurch, daß ein Erlaß der gegenwärtigen Parlamentsſeſſion über die Regiſtrirung der Schiffe ſie, in ſo weit er dieſe Regiſtrirung in Indien betrifft, verbeſſert und angeordnet wird, daß kein aſiatiſcher Matroſe, Lascar oder Eingeborner irgendeines Theiles des Gebiete, Länder, Inſeln oder Orte, welche innerhalb der von dem Geſetz der oſtindiſchen Compagnie angewieſenen Grenzen liegen, jemals als engliſcher Matroſe angeſehen werden, in Gemäßheit der Abſicht und der Bedeutung der Parlamentsacte bezüglich der Schifffahrt der den Unterthanen Sr. Majeſtät gehörigen Schiffe. Alsdann ſollen aufgehoben ſein ein Decret, durch welches die Krone ermächtigt wird, in gewiſſen Fällen die Zölle und ihre Zurückerſtattung bei denjenigen Waaren zu regeln, welche auf ausländiſchen Schiffen ein- oder ausgeführt und wobei dieſe von den Lootſengebühren für denjenigen Theil befreit werden, der ſich auf die Regulirung der Zölle und ihre Zurückerſtattung bezieht. Ferner ein Decret in Betreff der Schadloshaltung aller der Perſonen, die verwendet werden, um Auskunft zu ertheilen, zu veröffentlichen oder unter einer gewiſſen Aufſicht im Rath

zu handeln, in Betreff der Regulirung des Tonnengehalts gewiſſer fremder Schiffe und im Betreff der Umgeſtaltung eines Actes der vorigen Seſſion, wodurch Se. Majeſtät ermächtigt wird, in gewiſſen Fällen die Zölle und die Zurückerſtattungen für diejenigen Waaren zu regeln, welche auf ausländiſchen Schiffen ein- oder ausgeführt werden. Ferner ein Decret wegen Vergütung der Zollgebühren — in demjenigen Theile, welcher Ihrer Majeſtät, im Einklang mit dem Geheimrath, die Vollmacht gewährt, in gewiſſen Fällen diejenigen Urſprungsartikel, welche in fremden Ländern erzeugt oder verfertigt ſind, mit Differentialzoll zu belegen oder die Einführung der von fremden Ländern gefertigten oder erzeugten Artikel zu verbieten. Weiter ein Decret, wegen Umgeſtaltung der Geſetze über Einführung der Cerealien, des Korns, des Mehls und Mehlſtaubs aus den Beſitzungen einiger auswärtigen Mächte.

Dieſe genannten Decrete ſind vollſtändig aufgehoben, mit Ausnahme derjenigen Theile, in denen ſie ein früheres Geſetz oder einen frühern Geſetztheil abſchaffen und in ſoweit ſie auf die Beſtrafungen und Vergehen Bezug haben, deren man ſich unter den aufgehobenen Geſetzen ſchuldig gemacht und in Betreff irgend eines Verſchuldens, das bereits gegen die genannten Decrete begangen war.

II. Küſtenfahrt des Vereinigten Königreichs und der Inſel Man. Weder Waaren noch Reiſende können längs der Küſten, von einem Theil des Vereinigten Königreichs zum andern, oder von dem Vereinigten Königreich nach der Inſel Man, oder von der Inſel Man nach dem Vereinigten Königreich, übergeführt werden, wenn ſie nicht auf engliſchen Schiffen ſind.

III. Küſtenfahrt der Canalinſeln. Einzig und allein die engliſchen Schiffe können aus einer der Inſeln Guernſey, Jerſey, Alderney oder Sark Waaren oder Reiſende in das Vereinigte Königreich einführen, von dem Vereinigten Königreich in eine der beſagten Inſeln ausführen, und ſie von einer der beſagten Inſeln Guernſey, Jerſey, Alderney, Sark oder Man auf eine andere derſelben oder von einem Theil der beſagten Inſeln in einen andern derſelben Inſel befördern.

IV. Küſtenfahrt der engliſchen Beſitzungen. Keine Waare und kein Reiſender kann von einem Theil irgend welcher engliſchen Beſitzung in Aſien, Afrika und Amerika in

einen andern Theil derselben Besitzung befördert werden, außer auf englischen Schiffen.

V. Die Königin kann mit dem Gutachten des Geheimraths die Küstenfahrt der Colonien regeln wenn dies von derselben gefordert wird. Wenn eine Versammlung oder eine andere gesetzgebende Behörde von irgend einer unter den englischen Besitzungen eine Adresse an Ihre Majestät richtet, und darin um Ermächtigung und Erlaubniß bittet, Waaren und Reisende von einem Theil einer Besitzung nach einem andern derselben in nicht englischen Schiffen senden zu dürfen, oder wenn die gesetzgebenden Körper von einer, zweien oder mehrern Besitzungen, welche in Kraft dieses Decrets Ihre Majestät nach Vernehmung des Geheimrathes für angrenzende Besitzungen erklären wird, die Begehren oder ein Collectivbegehren an Ihre Majestät richten und darin bitten, ihren Handel dem der Küstenschifffahrt gleichzustellen, oder ihn sonst hinsichtlich der Handelsschiffe zu regeln, haben Ihre Majestät nach Anhörung des Geheimraths die gesetzliche Befugniß, die Ermächtigung für den geforderten Transport solcher Waaren und Reisenden zu ertheilen oder den Handel zwischen den Grenzbesitzungen, auf welche Art immer, unter solchen Bestimmungen und Bedingungen in jedem Falle zu regeln, wie Ihre Majestät wünschen.

VI. Die Küstenschifffahrt Indiens wird von der Generalregierung im Geheimenrath geordnet. Rücksichtlich der Küstenfahrt Indiens hat der Generalgouverneur im Rath die Befugniß, gesetzliche Anordnungen zu treffen, welche Ermächtigung und Erlaubniß ertheilen, für den Transport von Waaren und Reisenden aus dem einen Theile der Besitzungen der ostindischen Compagnie nach einem andern Theile derselben in nicht englischen Schiffen, wofern sich diese den Beschränkungen und Anordnungen unterwerfen, welche der Gouverneur für nothwendig halten mag. Diese Anordnungen sollen dieselbe Kraft und die Wirkungen jedes andern Gesetzes oder Anordnung haben, welche der fragliche General-Gouverneur im Rath fürderhin zu treffen ermächtigt ist oder sein wird. Immer bleiben sie der Aufkündigung und dem Widerruf in demselben Maße unterworfen, wie andere Gesetze oder Verordnungen, die der fragliche Gouverneur im Rath erlassen und wie die Gesetze, welche die Regierung von Zeit zu Zeit für die englischen Besitzungen in Indien erläßt. Diese Verordnungen werden nach England gesendet und beiden Parlamentshäusern in derselben Weise vorgelegt werden,

wie andere Geſetze oder Verordnungen, die der Generalgouverneur im Rath jetzt oder künftig zu erlaſſen das Recht hat oder haben wird.

VII. Kein Schiff kann ſich für ein engliſches anſehen, wenn es nicht regiſtrirt iſt und als ſolches ſegelt. Kein Schiff wird unter engliſcher Flagge zugelaſſen, wenn es nicht regelmäßig eingeſchrieben iſt und als ſolches fährt, und jedes unter die engliſchen eingetragene Schiff kann, ſo lange die Regiſtration oder das Certificat deſſelben dauert, ſei es in Ladung oder in Ballaſt, nach jedwedem Theile der Welt ſegeln, wenn es einen Capitain, der ein engliſcher Unterthan iſt und eine Bemannung von mindeſtens drei Viertheilen engliſcher Matroſen hat. Wenn aber ein ſolches Schiff auf einer Küſtenfahrt von einem Theile des Vereinigten Königreichs zum andern, oder auf einer Fahrt zwiſchen dem Vereinigten Königreich und den Inſeln Guernſey, Jerſey, Alderney, Sark und Man, und von der einen dieſer Inſeln nach einer andern derſelben begriffen, oder mit dem Fiſchfang an den Küſten des Vereinigten Königreichs oder irgend einer der beſagten Inſeln beſchäftigt iſt, ſo muß die ganze Mannſchaft aus engliſchen Matroſen beſtehen. Wenn man ſich aber das gewünſchte Verhältniß engliſcher Matroſen, damit das Schiff als engliſches ſegeln kann, in einem ausländiſchen Hafen oder an einem Orte der innerhalb der Grenzen der der oſtindiſchen Compagnie angewieſenen Länder liegt, nicht zu verſchaffen im Stande iſt, oder wenn dieſes Verhältniß während der Fahrt durch irgend einen unvermeidlichen Umſtand ein mangelhaftes wird, und der Schiffscapitain beweiſt die Wahrheit dieſes Umſtandes in genügender Weiſe dem Collector oder Controllor der Zölle in einem engliſchen Hafen, oder irgend welchen andern Straßen, die in irgend einem andern Theile der Welt Ermächtigung haben über die Schifffahrt eines ſolchen Schiffes Erkundigung einzuziehen, ſo iſt dies für richtig anzuſehen. Eben ſo wird man jedes engliſche Schiff (mit Ausnahme derjenigen, die ganz mit engliſchen Matroſen bemannt ſein müſſen) das einen engliſchen Matroſen auf je 20 Tonnen ſeiner Tragkraft hat, für regelmäßig bemannt halten, wenngleich die Zahl der übrigen Matroſen den vierten Theil der ganzen Mannſchaft überſchreitet.

VIII. Welche Perſonen unter die engliſchen Matroſen gezählt werden. Als engliſche Matroſen oder als ſolche, welche die für den Capitain eines engliſchen

Schiffes erforderlichen Eigenschaften haben, sind diejenigen Personen anzusehen, auf welche eine der folgenden Bedingungen anzuwenden ist, nämlich sie müssen geborne Unterthanen Ihrer Majestät, oder durch eine Parlamentsacte oder durch eine Acte oder Verordnung der gesetzgebenden Gewalt in einer der englischen Besitzungen naturalisirt sein oder solche, auf welche die Bürgerrechte durch Bürgerbrief übertragen werden, oder Personen, welche durch Eroberung oder Abtretung irgend eines neuen Landes englische Unterthanen geworden und welche Ihrer Majestät den Eid des Gehorsams oder den durch die Verträge oder Capitulationen vorgeschriebenen Eid der Treue geleistet haben, wenn eine neu erworbene Provinz an Ihre Majestät überging, wie z. B. die asiatischen Matrosen und die Lascars, die Eingeborenen der Gebiete, Länder, Inseln, Orte, welche innerhalb der Grenzen der ostindischen Compagnie unter der Regierung Ihrer Majestät oder der genannten Compagnie stehen, so wie die Personen, welche am Bord irgendeines der Kriegsschiffe Ihrer Majestät in Kriegszeiten während eines dreijährigen Zeitraums gedient haben.

IX. Das Verhältniß zwischen den Matrosen kann mittelst Manifestes herabgesetzt werden. Wenn Ihre Majestät mittelst Manifestes anordnet, daß die Zahl der für die Schifffahrt der englischen Schiffe nothwendigen englischen Matrosen geringer sei, als die in diesem Decrete erforderliche, ist jedes englische Schiff, das mit der Anzahl Matrosen fährt, welche von einem solchen Manifest gefordert wird, für die ganze Zeit, während welcher das Manifest in Kraft ist, als ein in Ordnung befindliches anzusehen.

X. Die Königin kann in gewissen Fällen die Vorrechte der ausländischen Schiffe beschränken. Sobald bewiesen ist, daß die englischen Schiffe in einem fremden Lande bei den unternommenen Fahrten oder hinsichtlich der Artikel, die sie aus einem solchen Lande ein- oder ausführen können, Verboten oder Beschränkungen unterworfen sind, so hat Ihre Majestät nach Ihrem Gutdünken die Befugniß, nach Anhörung des Geheimrathes, den Schiffen eines solchen fremden Landes, sowohl für die Fahrten, die sie unternehmen könnten, als für die Artikel, die sie aus irgendwelchem Theile des Vereinigten Königreichs oder aus den englischen Besitzungen in irgendwelchem Theile der Welt etwa ein- oder ausführen, Verbote oder Beschränkungen aufzulegen, auch wenn Ihre Majestät es für angemessen hält

die Schiffe solcher Nationen in den englischen Häfen auf denselben Fuß zu stellen, wie die englischen in den Häfen jener.

XI. Die Königin kann Differentialzölle auflegen. Sobald Ihrer Majestät dargethan wird, die englischen Schiffe seien unmittelbar oder mittelbar in einem fremden Lande Zöllen oder Steuern irgendwelcher Art unterworfen, von denen die nationalen Schiffe eines solchen Landes befreit sind, und den auf englischen Schiffen ein- oder ausgeführten Artikeln sei irgend ein Zoll aufgelegt, der nicht in derselben Weise und Höhe auch die auf den nationalen Schiffen ein- oder ausgeführten Artikel trifft, und irgend ein Vorzug sei unmittelbar oder mittelbar den nationalen Schiffen gegenüber den englischen oder den auf den nationalen Schiffen ein- oder ausgeführten Artikeln eingeräumt oder die englische Schifffahrt und der englische Handel seien nicht auf einen eben so günstigen Fuß gestellt als die Schifffahrt und der Handel der meistbegünstigten Nation, soll Ihre Majestät die gesetzliche Befugniß haben, nach Vernehmung des Geheimraths die Schiffe einer solchen Nation, welche in den Häfen des Vereinigten Königreichs oder in irgendeiner englischen Besitzung in irgendeinem Theile der Welt ein- oder aus demselben auslaufen, oder sämmtliche Waaren, oder diejenigen Categorien von Waaren, welche specificirt und auf den Schiffen dieser Nation ein- oder ausgeführt werden sollen, mit einer Gebühr oder mit Tonnengebühren zu belegen. Dies wird auf die von Ihrer Majestät angeordnete Weise geschehen, um die Nachtheile auszugleichen, denen der englische Handel und die englische Schifffahrt ausgesetzt sein dürfte.

XII. Die Schiffe, welche den von der Königin angeordneten Maßregeln unterworfen sein sollen, müssen durch eine im Geheimrath zu erlassende Verordnung näher bezeichnet werden. Ihre Majestät ist in einem solchen Falle nach eignem Gutdünken befugt zu bezeichnen, welche Schiffe als Schiffe des Landes oder der Länder anzusehen sind, auf die sich diese Verordnungen beziehen und alle Schiffe, welche der in einer solchen Verordnung enthaltenen Verpflichtung entsprechen, werden als Schiffe eines solchen Landes oder solcher Länder angesehen werden.

XIII. Diese Verordnungen können wieder aufgehoben werden. Ihre Majestät hat das Recht, im Ge-

heimrath jederzeit die Verordnung oder die hinter der Ermächtigung dieses Decrets gegebenen Verordnungen gesetzlich zurückzunehmen.

XIV. Die Verordnungen werden in der Londoner Gazette veröffentlicht und dem Parlament vorgelegt werden. Jede in dieser Beziehung erlassene Verordnung muß innerhalb 14 Tagen von ihrer Veröffentlichung an zweimal in der Londoner Gazette eingerückt und wenn das Parlament eröffnet ist, eine Abschrift derselben innerhalb 6 Wochen vom Beginn der nächsten Session an, den beiden Parlamentshäusern vorgelegt werden.

XV. Strafe. Wenn der Verfügung dieses Decrets zuwider Waaren durch Küstenfahrt ein-, oder aus-, oder übergeführt werden, sollen sie insgesammt mit Beschlag belegt werden und der Capitain des Schiffs hat überdies eine Buße von 100 Pf. St. zu zahlen, mit Ausnahme des Falls, in dem eine besondere Strafe angeordnet ist.

XVI. Wie die Strafen einzutreiben. Alle unter diesem Decrete verfallenen Strafen und Beschlagnahmen werden auf dieselbe Weise und von denselben Behörden auferlegt, gefordert, eingetrieben, zur Verfügung gestellt, vermindert oder zurückerstattet, welche sie in Gemäßheit der Acte, welche in der im achten und neunten Jahre der Regierung Ihrer Majestät abgehaltenen Parlamentssession unter dem Titel: „Decret zur Verhinderung des Schmuggels" erlassen ist, auferlegt, fordert, eintreibt, vermindert oder zurückerstattet. Die aus diesem Decret erwachsenen Unkosten werden aus den Zolleinkünften entnommen.

XVII. Wer kann Eigenthümer englischer Schiffe sein? Alle gebornen Unterthanen Ihrer Majestät und alle diejenigen, welche mittelst Bürgerbriefen zu Bürgern gemacht werden und alle durch irgendeine Parlamentsacte, oder von oder unter irgendeinem Decret oder Verordnung der gesetzgebenden Behörde, oder von irgendwelcher der englischen Besitzungen in Asien, Afrika und Amerika naturalisirten Personen können an der englischen Marine Theil nehmen, und wenn sie Ihrer Majestät, deren Erben und Nachfolgern den Eid des Gehorsams leisten, als gesetzliche Eigenthümer oder Miteigenthümer der unter die englischen eingeschriebenen Schiffe angesehen werden, wenn nicht in der betreffenden Acte bezüglich der Einschreibung der englischen Marine irgendetwas dieser Verfügung Zuwiderlaufendes enthalten ist.

XVIII. Form des Einschreibungs-Certificats.

Die durch das Decret über die Einführung der englischen Schiffe vorgeschriebene Certificationsform ist folgende: Wir (ich) (Namen, Beschäftigungen und Wohnorte der unterschriebenen Eigenthümer), nachdem wir (ich) die vom Gesetz verlangte Erklärung gemacht und unterschrieben, und nachdem wir erklärt, daß er oder sie zusammen (mit Namen, Beschäftigungen und Wohnorte der nicht unterschriebenen Eigenthümer) in den unten bezeichneten Verhältnissen alleiniger Eigenthümer ist oder Eigenthümer sind, des Schiffes, genannt (Namen des Schiffes) von (Hafen, dem das Schiff angehört), daß es die Tragkraft besitzt (Angabe des Tonnengehalts), wer der Capitain ist (Namen des Capitains) und daß das besagte Schiff (wer, wo und wenn gebaut, ob als gute Prise verurtheilt, wobei man sich auf das Certificat des Erbauers oder Richters oder der letzten Registrirung bezieht und falls das Schiff ein ausländisches und der Ort und die Zeit der Erbauung unbekannt wäre, anführt daß es ein ausländisches sei, und daß er oder sie die Zeit und den Ort der Erbauung nicht kennen) und nachdem uns (Namen und Amt der Aufsichtsbeamten) bescheinigt worden, daß das besagte Schiff (Zahl) Verdecke und (Zahl) Masten hat, daß es ... lang ... breit ist und (hier wird bemerkt, ob das Schiff ein Dampfer oder ein Segler ist, wenn ein Dampfer, ob es Räder oder Schrauben hat), und daß, nachdem die endesgenannten unterzeichneten Eigenthümer übereingekommen und dieser Beschreibung beigestimmt und die vom Gesetz geforderten Sicherheiten gegeben haben, das besagte Schiff, genannt ..., in dem Hafen ... gehörig registrirt sei. Wird bescheinigt, wie oben von den Zollbeamten des besagten Hafen ..., heute ..., den ... des Jahres ... Unterzeichnet der Collector, do. der Controleur.

Auf dem Rücken des Einschreibungs-Certificats soll der Antheil bemerkt werden, den jeder im Certificat erwähnte Eigenthümer am Schiff hat.

XIX. Form der Erklärung. Die von dem obbesagten Decret vorgeschriebene Erklärung wird durch folgende Erklärung des Eigenthümers oder der Eigenthümer eines Schiffes ersetzt, ehe die Einschreibung stattfindet. Ich N. N. von ... erkläre in Wahrheit, daß das Schiff ... aus dem Hafen ..., dessen Capitain jetzt ... ist, nach Construction, Tragkraft u. s. w. verfertigt (wo und wenn, ob weggenommen oder confiscirt, auch wird gesagt, ob das Schiff ein fremdes und Ort und Zeit der Erbauung nicht bekannt sei)

und daß ihr Hauptsitz N. N. (Folgen die Namen, Eigenthümer, ihre Beschäftigung und ihr Wohnort) der einzige Eigenthümer oder wir die Eigenthümer seien des besagten Schiffes und daß keine andere Person ein Recht, Anspruch, Interessen oder Eigenthum an demselben hat, und daß ich besagter N. N. und wir besagte Miteigenthümer ein wahrer Unterthan oder Unterthanen Großbritannien sind, und daß weder ich N. N., noch einer der Miteigenthümer einem fremden Staat einen Unterthanseid geleistet habe oder haben, und daß nach Ablegung desselben ich oder sie von neuem zum Bürger oder zu Bürgern des Vereinigten Königreichs mittelst offener Briefs Ihrer Majestät, mittelst Parlamentsakte, oder durch Verordnung der gesetzgebenden Gewalt von ... geworden bin oder sind, oder mittelst einer Akte oder Verordnung der Legislatur von ... ermächtigt sind, auf besagtes Schiff Rechte zu besitzen.

Im Fall es nöthig würde, ein Spectanzschiff irgendeiner Körperschaft im Vereinigten Königreich zu registriren, soll anstatt obiger Erklärung folgende vom Schriftführer oder Bevollmächtigten einer solchen Körperschaft unterzeichnete abgegeben werden: Ich, N. N., Schriftführer oder Bevollmächtigter der Körperschaft u. s. w., erkläre in Wahrheit ꝛc. ꝛc.

XX. Bestimmung hinsichtlich der Schiffe von weniger als 15 Tonnen Tragkraft, welche zur Binnenschifffahrt geeignet sind, und hinsichtlich derer, welche mit weniger als 30 Tonnen Tragkraft zum Fischfang von Neu-Seeland geeignet sind. Obgleich nach obenerwähnter Akte über die Registrirung der englischen Schiffe vorgeschrieben ist, daß, wenn ein nicht gehörig registrirtes Schiff diejenigen Handelszweige betreibt, welche den englischen Schiffen vorbehalten sind, es mit Beschlag belegt werden soll; so haben dennoch alle Fahrzeuge und Schiffe mit weniger als 15 Tonnen Tragkraft, wenn sie im ausschließlichen Besitz von Eingeborenen sind und englische Bemannung haben, obwohl sie nicht als englische Schiffe registrirt sind, und diesen auf den Flüssen und Küsten des Vereinigten Königreichs oder den britischen Besitzungen Zutritt, es ist ihnen aber nicht gestattet, wieder ins Meer zu segeln, außer innerhalb der Grenzen der betreffenden Colonialregierungen, in deren Grenzen die Eigenthümer solcher Schiffe wohnen. Ferner sind alle Fahrzeuge und Schiffe von ausschließlich englischem Eigenthum und mit ganzer englischer Bemannung, welche die Tragkraft von 30 Tonnen nicht übersteigen, und

kein vollständiges und festes Verdeck haben und nur mit dem Fischfang auf den Bänken und Küsten der Provinzen Canada, Neu-Schottland, Neu-Braunschweig, den Landstrichen am Meerbusen von San Lorenzo oder nördlich von Cap Canso, oder der Inseln, welche jenseits derselben, oder im Küstenfahrt-Handel innerhalb der obbesagten Grenzen beschäftigt sind, unter die englischen Fahrzeuge und Schiffe, auch wenn sie nicht registrirt werden, zugelassen, so lange, als solche Fahrzeuge und Schiffe einzig hierzu werden verwendet werden.

Die Artikel XXI. und XXII. bestimmen, daß das Gesetz den 1. Januar 1850 in Kraft tritt und von dem Parlament abgeändert und wiederrufen werden kann.

Hiermit ist jedoch die englische Gesetzgebung in Bezug auf die Schifffahrt nicht abgeschlossen.

Auch die Parlamentssitzung des Jahres 1854, die sonst nicht sehr fruchtbar an Gesetzen ist, hat über die Schifffahrt verhandelt. Eine der Session von der Regierung vorgelegte Bill eröffnet die Küstenschifffahrt zwischen den Häfen des Vereinigten Königreichs allen fremden Fahrzeugen und erlangte am 23. März 1854 die königl. Sanction. Die Maßregel ist auf das Prinzip der Gegenseitigkeit gegründet, indem die englische Regierung sich die Befugniß vorbehält, in Bezug auf Küstenschifffahrt, eben so wie es in dem Gesetz in Hinsicht auf die im überseeischen Handel Großbritanniens beschäftigten fremden Schiffen bestimmt ist, nach Gutbefinden zu Retorsionsmaßregeln zu greifen. Da in England preußische Schiffe wegen ihrer niedrigen Frachtgröße besonders gesucht werden, so hofft man in Preußen, daß dieses Gesetz seiner Rhederei wesentlich zu Statten kommen wird, während für sie von der Concurrenz der englischen Schiffe kaum ein Abbruch zu besorgen sei, da man den letztern, bei ihren höhern Frachtsätzen in Preußen schwerlich den Vorzug geben dürfte. Das Gesetz besteht, außer der Einleitung, welche die Abschaffung der bisherigen Ausschließung fremder Schiffe vom britischen Küstenhandel für angemessen erklärt, nur aus vier Artikeln. Der erste spricht die Aufhebung dieses Verbots aus und enthält zugleich den eben besagten Vorbehalt. Im zweiten und dritten Artikel wird verordnet, daß fremde Schiffe, während sie mit dem Betrieb von einem britischen Hafen zum andern beschäftigt sind, sowohl hinsichtlich des Bedarfs von Vorräthen für ihre Mannschaft, wie hinsichtlich aller bestehenden Schifffahrtsabgaben und des Gebrauchs von Lootsen, ganz nach denselben Grundsätzen und Vorschriften

behandelt werden sollen, wie die in der Küstenschifffahrt beschäftigten britischen Fahrzeuge. Der vierte Artikel unterwirft zur Sicherheit der Passagierbeförderung die fremden Dampfschiffe, welche Passagiere von einem britischen Küstenort zum andern führen, den Anordnungen der Dampfschiffahrtsacte vom Jahre 1851. In allen obigen Beziehungen werden auch die britischen Canal-Inseln unter dem Gebiet des Vereinigten Königreichs verstanden.

Man sollte fast glauben, daß, seitdem in Großbritannien die fremde Rhederei der nationalen Flagge gleichgestellt ist, der große Antheil Englands am Welthandel, sein enormer Verbrauch an fremden Verzehrungsgegenständen und Rohstoffen aller Art, die große Zahl und Ausdehnung seiner auswärtigen Besitzungen den fremden Schiffern die mannichfachste Gelegenheit zu einer häufigen und vortheilhaften Beschäftigung geben müsse. Es können jetzt deutsche Schiffe in Bordeaux Wein, in Lissabon und Messina Südfrüchte, in Newyork und Neworleans Baumwolle, in Havanna und Rio de Janeiro Zucker und Kaffee, in Montevideo Häute, in Batavia Reis, in Canton Thee u. s. w. laden, um diese Artikel in britischen Häfen zum dortigen Verbrauch zu löschen, ohne daß sie hinsichtlich der Schiffsabgaben, der Einfuhrzölle und sonstigen Unkosten gegen britische Schiffe und deren Ladungen im Nachtheil wären. Es liegen keine Angaben über den Antheil, den deutsche Flaggen an diesem neu gestalteten indirecten Verkehr genommen haben, vor, nur in Beziehung auf preußische Schiffe theilt Hübner, Jahrbuch der Volkswirthschaft und Statistik, 2. Jahrgang, S. 400, mit, daß im Jahre 1852 laut Bericht des preußischen Generalconsuls in London 280 Schiffe von 109,066 Tonnen aus dritten Ländern im Vereinigten Königreich angekommen sind. Hinsichtlich des Verkehrs der deutschen Schiffe mit Großbritannien, sowohl des directen wie des indirecten, wird folgende Zusammenstellung gegeben:

Im Jahre 1841 kamen daselbst 1076 preußische Schiffe von 201,685 Tonnen und 1271 sonstige deutsche Schiffe von 193,161 Tonnen, im Jahre 1851 dagegen 1338 preußische Schiffe von 290,614 Tonnen und 1869 sonstige deutsche Schiffe von 240,595 Tonnen an.

Wie im Laufe der Zeit diese wichtige Angelegenheit sich gestalten wird, ist aus diesem Resultat mit Bestimmtheit nicht zu entnehmen, ein Uebelstand hat sich bereits geltend gemacht, den auch Hübner a. a. O. hervorhebt: da die bisher

rige Bestimmung, daß drei Viertheile der Besatzung solcher Schiffe aus britischen Angehörigen bestehen müssen, beseitigt worden ist und die Bemannung britischer Schiffe ohne Beschränkung jetzt auch aus fremden Seeleuten zusammengesetzt sein kann, so wird bei der ohnehin bedeutenden Nachfrage nach Seeleuten in deutschen Häfen zur Bemannung der eignen Schiffe, der Bedarf künftig noch schwieriger werden und eine Steigerung der streitigen Matrosenlöhne, welche sich dem höhern Stande der Gagen auf britischen und nordamerikanischen Schiffen mehr nähert, eintreten müssen. In dem letzten Jahresbericht des preußischen Generals Consulats in London wird zur Erklärung der häufigen Desertion preußischer Seeleute schon auf den außerordentlichen Unterschied der Gagen hingewiesen und bemerkt, daß zur Zeit die Heuer englischer Matrosen 3 Pfund per Monat sich während sie auf deutschen Schiffen durchschnittlich kaum 1½ Pfund übersteigt. Sollte die deutsche Schifffahrt durch die englischen Schifffahrtsgesetze Vortheile erlangen, so erreichen sie auf diesem Wege das, was die abgeschlossenen Verträge bisher nicht vermochten.

§. 2.

Deutschlands Interesse.

Obgleich der deutsche Bund durch die Wiener Congreßacte von allen Großmächten und Staaten Europa's als Grundlage des öffentlichen Rechtes deutscher Nationen anerkannt und garantirt worden ist, gilt doch immer noch die Antwort, die der Reichsfriedensdeputation zu Rastatt von den französischen Gesandten ertheilt wurde, als sie von einem allgemeinen mit Frankreich abzuschließenden Handels- und Schifffahrtsvertrage ein Wort fallen ließ; diese Herren erwiederten: „Man begreife nicht, was ein Handelsvertrag mit dem Reich im Allgemeinen bedeuten solle, mit jedem Staat besonders werde man nach Umständen auf Verhandlungen der Art sich einlassen.“ Wie Frankreich gesprochen, ist es mit Deutschland gekommen und wahrhaftig nicht zu seinem Vortheile. Es hat uns bisher gänzlich an einer zeitgemäßen und kühnen nationalen Handelspolitik gefehlt und wir haben es redlich

einheit, daß die fremden Staaten durch Navigationsacte, Handelsverträge und Differentialzölle uns beeinträchtigten. Am besten hat England früher es verstanden, unsere Trennung auszubeuten und zugleich sie bis in die neueste Zeit für permanent zu erklären. Die Vertretung der deutschen Interessen entbehrt des starken Rückhalts, des Anlehnungspunktes an ein großes Ganzes, der Energie, welche selbst kleinern Schifffahrtsgebieten die Staatseinheit möglich macht. Die Fremden kennen nur die Flaggen der einzelnen Staaten, suchen nur die Märkte zu Hamburg, Bremen, Lübeck, Stettin, Danzig, Triest u. s. w., aber sie kennen nicht die Bedeutung des deutschen Marktes, der die Productionskraft und die Erwerbsfähigkeit, den Ueberfluß und das Bedürfniß von 32 Millionen Menschen repräsentirt. Was die Fremden den einzelnen Staaten auf dem Felde des Handelsverkehrs und der Schifffahrt eingeräumt und zugestanden haben, hat in jedem Falle nur immer der eigene Vortheil des Auslands geboten. Durch die Abänderungen, die seit dem Jahre 1826 in den englischen Schifffahrtsgesetzen vorgenommen worden sind, ist allerdings der Verkehr mit allen europäischen Ländern, die mit Großbritannien befreundet sind, also auch mit allen Seeschifffahrt treibenden Volksstämmen Deutschlands, auf völlig gleichen Fuß gestellt, dennoch sind aber darin nicht alle Vorrechte der britischen Schifffahrt aufgehoben. Die Einführung dieses Systems der Gegenseitigkeit in England war weniger eine Maßregel der freien Wahl als der Nothwendigkeit. So lange Schweden, Dänemark, Preußen, Hannover und andere Staaten sich die Handels- und Schifffahrtsbeschränkungen der englischen Navigationsacte gefallen ließen, ohne das Recht der Wiedervergeltung auszuüben, war nicht der geringste Grund für England vorhanden, von seinen illiberalen Grundsätzen abzugehen, als aber Preußen u. s. w. erkannt hatten, daß die Ueberfüllung ihrer Märkte mit englischen Fabrikaten den Ruin der eigenen Industrie zur Folge haben müßte, und von Vergeltungsmaßregeln gegen England sprachen und englische Waaren entweder ganz von ihren Märkten auszuschließen, oder diejenigen, welche in englischen Schiffen eingeführt würden, mit übermäßigen Zöllen zu belasten drohten, war es für England Pflicht der Selbsterhaltung, ihr egoistisches System, von dem es überhaupt zweifelhaft ist, ob es den Grund zu der Größe des englischen Handels und der englischen Industrie gelegt hat, aufzugeben. Mit der Aufgabe der Navigationsacte erleichterte England

seinen Manufacturerzeugnissen den Eingang ins Ausland und ließ den englischen Schiffsrhedern gleiche Chancen mit den fremden, im gegenseitigen Verkehr beschäftigt zu werden. Die Engländer haben sich auch nicht verrechnet, denn, wenn auch die Anzahl der nach englischen Häfen kommenden fremden Schiffe sich im Anfange verhältnißmäßig schneller vermehrte als die Anzahl der englischen Schiffe, so ist doch die Zahl der britischen Schiffe überhaupt seit Aufhebung des Zwangsgesetze bedeutend gestiegen. Die in Folge der Aufhebung der englischen Navigationsacte von 1651 abgeschlossenen Verträge sind allerdings ein Fortschritt für die deutschen Küstenfahrten und deren Schifffahrt gewesen, aber ein Vortheil, der doch wieder durch die für Handel und Industrie entstandenen Nachtheile aufgehoben werden möchte. Die Verhältnisse, welche für die eigentlich deutsche, d. i. für die preußische, hannoversche, hanseatische u. s. w. Flagge bestehen, werden durch einzelne Verträge bestimmt, die nur in den wenigsten Bestimmungen das Ganze berühren und in dieser Beziehung ein trauriges Bild der Zerfahrenheit Deutschlands geben. So groß die Zahl der Verträge ist, so gering ist der Nutzen, den sie gewähren.

In den Niederlanden sind die Schiffe sämmtlicher norddeutscher Staaten, was die Schiffsabgaben anlangt, den nationalen gleichgestellt; was dagegen die Einfuhrzölle anlangt, so werden die Importen in denselben den in dem Tarife für Einfuhr unter fremder Flagge spezifizirten Differenzabgaben unterworfen. Ausgenommen hiervon ist nur die directe Einfuhr aus einem preußischen Hafen unter preußischer Flagge, welche gleich günstig behandelt wird als wenn selbige in einem niederländischen Schiffe stattfindet, auf Grund des Vertrags vom 3. Juni 1837 Die Bestimmung der niederländischen Zollgesetzgebung, nach welcher die Schiffe derjenigen Nationen, welche Reciprocität üben, den niederländischen Schiffen in den europäischen Häfen des Landes, was die eigentlichen Schiffsabgaben anlangt, gleich gestellt werden, ist illusorisch, da die fremden Schiffe an den Begünstigungen des Waarenzoll-Tarifs keinen Antheil haben und vom Colonialhandel factisch gänzlich ausgeschlossen sind, denn die niederländischen Schiffe genießen bei der Ein- und Ausfuhr von Waaren einen Zollrabatt von 10 Procent und in den wichtigsten ostindischen Besitzungen werden alle fremden Fahrzeuge von ungeheuern Waarendifferenzzöllen getroffen. Wenn auch die deutschen Seestaaten mit Ausnahme Mecklen-

dungs, in den niederländischen Häfen auf den Fuß der meist begünstigten fremden Nationen gestellt sind, so fällt diese Begünstigung in dem auswärtigen Handel factisch weg.

In Belgien werden die hanseatischen, hannöverschen, oldenburgischen und mecklenburgischen Schiffe in Hinsicht der Rückerstattung des Scheldezolls und der eigentlichen Schiffsabgaben auf dem Fuß der meistbegünstigten Nationen behandelt; dagegen sind sie in keiner Beziehung von dem Einfluß des Differentialzollsystems ausgenommen, selbst nicht einmal für die directe Einfuhr ihrer Landeserzeugnisse aus den eigenen Häfen. Der zwischen dem Zollverein und Belgien abgeschlossene Vertrag ist mit dem 1. Januar 1854 erloschen, ohne daß sich die Parteien über eine Erneuerung hätten vereinigen können. Obgleich somit die nach demselben der belgischen Flagge bisher zugestandene Gleichstellung mit den Flaggen der deutschen Rheinuferstaaten in Beziehung auf die Rheinzollermäßigungen weggefallen ist, so hat doch die preußische Provinzial-Steuer-Direction die Aufhebung der erwähnten Begünstigung nicht angeordnet, auf der andern Seite hat der belgische Finanzminister unterm 24. December 1854 eine provisorische Verfügung erlassen, der zufolge die Gleichstellung des Zollvereins mit dem belgischen in Bezug auf das Tonnengeld und die Erstattung des Zolls auf der Schelde fortzudauern hat. Frankreich behandelt die deutschen Schiffe und deren Ladungen, mit Ausnahme der mecklenburgischen Flagge, auf dem Fuße der mindestbegünstigten Nation, sowohl in Bezug der Schiffsabgaben, wie der Waarenzölle und es ist daher auch die Einfuhr aus deutschen Häfen in Frankreich unter Begünstigung der nationalen Flagge außerordentlich begünstigt, namentlich in Bezug auf Holzwaaren, Getreide, Zink u. s. w. Mecklenburgische Schiffe, direct aus einem mecklenburgischen Hafen kommend, werden der französischen Flagge hinsichtlich der Schiffsabgaben gleichgestellt und die in ihnen verladenen Producte des eigenen Landes sind (bis zu einem bestimmten Gesammtquantum der jährlichen Einfuhr) von der Surtaxe befreit. Der Vertrag, der dies feststellt, ist zwischen Mecklenburg-Schwerin und Frankreich am 19. Juli 1836 auf 10 Jahre und dann weiter unter dem Vorbehalte einjähriger Aufkündigung abgeschlossen worden. Spanien und dessen Colonien (Cuba, Portorico und Manila) erheben noch immer die hohen Differentialzölle, worüber schon so oft von den deutschen Rhedern Klage geführt worden ist, unverändert, und zwingen die

Schiffe, welche nach ſpaniſchen Häfen (beſonders nach denen der Inſel Cuba) gehen, um dort Ladung einzunehmen, meiſtens in Ballaſt zu ſegeln, oder ſich mit einer Fracht zu begnügen, welche kaum die Hafengelder deckt. Die Differenz beträgt auf Cuba zum Nachtheil der fremden Flagge 8 und 10 Procent, wozu noch kommt, daß die Evaluation des Tarifs meiſtens ſehr zu Ungunſten der deutſchen Fabrikate ausfällt. Der abweichende Ausgangszoll iſt unbedeutend. Uebrigens iſt keine fremde Nation hinſichtlich der Einfuhr- und Ausgangszölle vor den deutſchen Flaggen bevorzugt. Die portugieſiſche Navigationsacte vom 18. October 1841 enthält zu Gunſten der eigenen Flagge bedeutende Differenzabgaben, die Schiffsabgaben für fremde unbegünſtigte Schiffe ſind doppelt ſo hoch, wie die der begünſtigten. Waaren aus fremden Häfen kommend, eingeführt in Schiffen, welche nicht Schiffe des Productionslandes ſind, zahlen einen Zuſchlagzoll von 20 Procent, ſelbſt wenn dort die portugieſiſche Flagge durch keine Differenzzölle oder ſonſtige Abgaben getroffen wird. Die Ausfuhr von Hamburg, welche bis jetzt faſt ausſchließlich den Abſatz deutſcher Erzeugniſſe nach Portugal vermittelt, geſchieht daher auch ausſchließlich unter der Begünſtigung der nationalen Flagge. Von den deutſchen Staaten haben Preußen, Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin Verträge mit Portugal abgeſchloſſen, wonach ihren Schiffen, was die eigentlichen Schiffsabgaben betrifft, die Rechte der nationalen eingeräumt ſind. Es iſt aber damit nicht viel mehr erlangt, als ihnen bisher ſchon zuſtand. Preußen kann nicht einmal unter ſeiner Flagge von Hamburg aus deutſche Producte zu gleicher Bedingung wie portugieſiſche Schiffe in Portugal einführen. Für die mecklenburgiſchen Schiffe wird Hamburg in dem portugieſiſchen Vertrage als nationaler Hafen betrachtet, was in ſofern von Nutzen iſt, da der Hauptexportartikel Deutſchlands nach Portugal, Butter, zum großen Theil in Mecklenburg producirt wird. Sind die deutſchen Schifffahrtsintereſſen in den italieniſchen Staaten durch Differentialzölle mehrfach beläſtigt, ſo haben die Verträge der Hanſeſtädte und des Zollvereins mit Sardinien und Neapel die Bahn gebrochen, den deutſchen Flaggen hier eine günſtigere Behandlung zu verſchaffen. In den übrigen europäiſchen Staaten (Griechenland, Türkei, Rußland, Schweden, Norwegen und Dänemark) werden ſämmtliche deutſche Flaggen, ſowohl rückſichtlich der Schiffsabgaben, wie der Waarenzölle, den nationalen Schiffen oder mindeſtens

den meistbegünstigten Nationen gleichgestellt. Schweden und Dänemark suchen durch bedeutende Zollbegünstigungen die directe Einfuhr von Colonialproducten aus den Erzeugungsländern, gleichviel ob in nationalen oder fremden begünstigten Schiffen zu befördern, wodurch der Zwischenhandel von Hamburg und Bremen Abbruch erleiden soll. Mit den nordamerikanischen Freistaaten haben die Hansestädte und Preußen Freundschafts- und Handelsverträge auf die möglichst liberalsten Bedingungen abgeschlossen, und diese bestehen unter Vorbehalt gegenseitiger zwölfmonatlicher Kündigung in Kraft. Die völlige Gleichstellung mit der nationalen Flagge bezieht sich auf alle Handelsbeziehungen, sowohl im directen Verkehr der beiderseitigen Länder, als auch auf die Einfuhr in dritten Plätzen. Gleiche Rechte haben die oldenburgischen und mecklenburgischen Schiffe in Nordamerika durch eine von dem Präsidenten bewilligte Congreßacte, ohne daß ein Handelsvertrag darüber bestände. Dagegen ist in einem zwischen Hannover und den vereinigten Staaten abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrage die gegenseitige Gleichstellung der Schiffe des andern Theils auf den directen Verkehr zwischen den contrahirenden Ländern beschränkt. Die übrigen Staaten Amerikas lassen die deutschen Schiffe, auch wo keine Verträge zwischen ihnen und den deutschen Staaten bestehen, in ihre Häfen nach den andern Staaten verwilligten Begünstigungen zu, es ist jedoch diese Gelaubniß von geringem Einfluß, da die eigne Schifffahrt der Staaten nach Europa sehr gering ist und zu den Ausnahmen gehört.

Mit diesen Verträgen haben einzelne deutsche Staaten diese oder jene Concession erlangt und es ist möglich, daß sie zuweilen auch künftig neue Concessionen erlangen werden, aber niemals hat Deutschland seine Gesammtkräfte gebraucht oder auch nur kennen gelernt, nie in einer Weise unterhandeln können, welche geeignet wäre, bei irgend einem fremden Freistaat, geschweige denn bei dem mächtigen England, den Eindruck deutlich zu machen, daß eine der ersten Nationen des Erdballs ihm gegenüberstehe. Der Zeitpunkt hierzu zu gelangen ist vielleicht nie günstiger gewesen; die beiden großen Seemächte England und Frankreich buhlen um Deutschlands Gunst, da sie in ihrem Interesse liegt. Glücklicher Weise geht auch Deutschlands Interesse mit der Politik der Westmächte Hand in Hand und so muß denn der Augenblick wahrgenommen werden, der nicht so bald wiederkehren könnte. Das neuerwachte Gesammtgefühl der deut-

ſchen Verkehrs- und Gewerbsintereſſen hat den Zollverein möglich und dauernd gemacht, hat ihn durch den Anſchluß des Steuervereins erweitert und eine Verbindung mit ganz Oeſterreich angebahnt. Hoffen wir, daß das, weil bisher unbefriedigt gebliebene, doppelt laut gewordene Bedürfniß nach einer nationalen Handelspolitik bald zu Maßregeln führen werde, welche die Gemeinſchaft der deutſchen Staaten und Flaggen auch der fernſten Nation zur Anſchauung bringen, daß die Zeit gekommen, in welcher deutſche Handels- und Schifffahrtsverträge geſchloſſen, die Forderung, Vertretung und Ueberwachung der ſo verbundenen Intereſſen Aller durch jeden deutſchen Staat bewerkſtelligt werden können.

Wir haben bereits bemerkt, daß der Untergang der Hanſa ein größeres Nationalunglück war, als der Verfall des römiſchen Kaiſerthums. Jetzt erſt, nachdem ſie vor 234 Jahren das letzte Mal zu Lübeck getagt, wird es uns klar, was ſie für Deutſchland geweſen, ſie war der erſte Zoll- und Handelsverein und als Karl V. ſie zu Grunde richtete, mußte man nichts anderes an die Stelle zu ſetzen. Noch jetzt wird Deutſchland auf dem Meere nicht in Preußen oder Oeſterreich, in Hannover oder Mecklenburg ſondern in der alten Hanſeſtadt Hamburg anerkannt. So groß war ihre Macht, daß jetzt noch ihr Andenken nicht verloren gegangen iſt in dem Gedächtniß der Völker. Wo einſt Roms uns gebietender Dreizack von deutſchen Seefahrern und Kaufleuten geſchwungen wurde und alle Nationen den deutſchen Flaggen der Hanſa gehorchten, auf der Oſtſee, hat däniſcher Sundzoll und ruſſiſches Sperrſyſtem die Kräfte der deutſchen Schifffahrt und hiermit den Wohlſtand der deutſchen Oſtſeeprovinzen gelähmt. Danzig iſt der blühende Stapelplatz ruſſiſch-polniſcher Producte. Lübeck und Stettin vermitteln nicht mehr in größerm Umfange den Waarenverkehr zwiſchen den Küſten des baltiſchen Meeres und den reichern Nationen des Weſtens. Lübeck, Roſtock, Wismar und die andern ſind nicht wieder geworden, was ſie zur Zeit der hanſeatiſchen Handelsfreiheit waren. Hat auch der geſammte Weltverkehr ſeit der Blüthezeit der Hanſa einen Umſchwung erlitten, der dem Handel auf der Oſtſee den frühern Vorrang rauben mußte, und haben der transatlantiſche Handel und der Seehandel nach Oſtindien den Schwerpunkt des internationalen Verkehrs an ſich geriſſen, ſo macht doch jetzt noch die Verſchiedenartigkeit der Production in den umgrenzenden Ländern unter allen Umſtänden einen lebendigen Ver-

Küste zwischen den Küsten der Ostsee möglich und es kann der Productionsreichthum der Länder, die zu dem Gebiete der Ostsee gehören, einen riesenhaften Verkehr durch den Sund nach England, Frankreich und den transatlantischen Ländern begründen. Der Verfall des Ostseehandels, gegen den die Küstenstädte Deutschlands muthvoll ankämpften, ist dem Russenthum und dem Dänenthum, die beide durch den Vertrag vom 8. Mai 1852 über die dänische Erbfolge einander sehr nahe gerückt sind, zu verdanken, dies beweisen die russische Grenzsperre, die der Ostsee ihr natürliches Gebiet abschneidet, und der Sundzoll, der den Zugang zum Weltmeere erschwert und einen großen Theil des westlicher gelegenen Hinterlandes dem Handelsgebiet der Ostsee entzieht. Ob der russische Czar auch künftig noch Dänemark, Schweden und Norwegen einladen kann, unter seiner Hegemonie die Ostsee für ein geschlossenes Meer, d. h. zu einem russischen See zu erklären, wird vom Ausgang des jetzigen Krieges abhängen. Das Interesse, das Preußen für seine Ostseeprovinzen an dem Ausgange dieses Krieges hat, ist ganz gewiß eben so groß, als das, welches Oesterreich für die Donaumündungen und das schwarze Meer beansprucht. Ja man kann jenes noch höher anschlagen; für Oesterreich bleibt außer der Donau noch der Seeweg auf dem adriatischen Meere, für Preußen bleibt aber gar kein Seeweg und der unter dem Beifall der ganzen Nation in der Nordsee errichtete Kriegshafen des Jahdebusens wird durch den Verlust der Ostsee in seinem Entstehen eine Ruine. Das Interesse Oesterreichs und Preußens an der Donau und der Ostsee ist das Interesse von Gesammtdeutschland und wie Oesterreich an dem Po vertheidigt werden kann, so ist ganz Deutschland darauf hingewiesen, den letzten Groschen daran zu setzen, die Freiheit der Ostsee und der Donau mit dem schwarzen Meere wieder zu erlangen. Wenn von vielen Seiten dem deutschen Volke eingeredet wird, daß Oesterreich an dem Kriege im Orient nur wegen seiner Grenzprovinzen betheiligt sei, so heißt das die Geschichte des letzten Jahrhunderts auf den Kopf stellen und die von den Russen mit sehr geringer Mühe und Kraftanstrengung seit 1702 erlangte und nur im eigenen Nutzen ausgebeutete Suprematie verleugnen. Ganz Deutschland ist mehr als jedes andere Land bei diesem unseligen von Rußland angefachten Kriege betheiligt; es ist deutschen Handel und deutsche Industrie auf dem Spiel und wie solche Fragen entschieden werden, kann nur der Opfer bereit

Theilnehmer einen günstigen Bescheid erwarten. Es gehört ein gar zu hoher Grad von Gemüthlichkeit dazu, annehmen zu wollen, daß die aus dem Kampfe hervorgehenden Sieger dem ruhig zuwartenden Deutschland die Vortheile des Sieges werden zukommen lassen. Siegt Rußland über die Westmächte, so ist es um Deutschland geschehen und siegen die Westmächte über Rußland ohne Betheiligung Deutschlands, so werden sie die Früchte des Sieges für sich behalten und es wird von ihnen abhängen, ob Stettin, Danzig, Lübeck, Hamburg, Bremen, Triest und Venedig zu den Ruinen von Whisby geworfen werden sollen. „Auch Patroclus ist gefallen, und war mehr als Du!“

---

§. 3.

Ein warnendes Beispiel.

Wenn vom Seerecht die Rede ist, fallen die Gedanken ganz unwillkührlich auf die vielen Unbilden, die dieses Recht sanctionirt hat und auf die Thatsache, daß gerade Deutschland den größten Theil dieser Unbilden zu tragen hat. Die großen conservativen Interessen, welche sich gegen jede Abänderung im Staatenleben aussprachen und nur ein tot accompli anerkannten, da das einmal Vorhandene stets als unantastbar angesehen wurde, haben es nicht erlaubt, daß von allen Seiten anerkannte Ungerechtigkeiten und Störungen im Verkehr und Handel in Frage gestellt wurden. Die darüber gepflogenen Verhandlungen führten gewöhnlich zu einem umgekehrten Resultat; wenn die Beseitigung eines Uebelstandes in Frage kam, war oft das Ende der Verhandlung die allseitige Anerkennung des rechtmäßigen Bestehens der den Uebelstand schaffenden Einrichtung und die Frage schwieriger denn je. Durch die Angriffe Rußlands auf die Türkei sind, wie die Wiener Conferenz durch die niedergelegten Protokolle und die auf Grund derselben abgeschlossenen Verträge genügend darthun, alle politischen Verhältnisse so erschüttert, daß auf den status quo ante nicht mehr zurück gegangen werden kann, vielmehr für das künftige Geschick Europa's eine ganz neue Unterlage geschaffen werden muß. Viele durch die Politik verbundene Freundschaften sind auf

gelöst und viele, die früher ein altes Herkommen aus Freundschaft vertheidigten, sind jetzt in die Gegner desselben umgewandelt. Wer möchte wohl behaupten, daß jetzt noch der die Erbfolge in Dänemark regulirende Vertrag vom 8. Mai 1852 zu Stande kommen könne? Dieser Vertrag schreibt zwanzig zur Erbfolge in Dänemark und den Herzogthümern berechtigte Personen bei Seite und läßt zwischen dem Erlöschen der jetzt regierenden königlichen Linie und dem Anfall der dänischen Monarchie nur einen Successionsberechtigten, einen Minderjährigen, stehen. Stirbt dieser einzige Successionsberechtigte, so sind Helsingör, Rendsburg, Kiel u. s. w. russisch und ein kaiserlich russischer Gesandter sitzt als Vertreter des russischen Czaren mit im Rath des deutschen Bundestags auf der Eschenheimer Gasse in Frankfurt a. M. Die Protestation des Prinzen von Schleswig-Noer ist bei Seite gelegt, hoffentlich wird sie in späterer Zeit bei dem Frieden mit Rußland wieder zur Sprache kommen. Dieser Vertrag ist wieder einmal ein schlagender Beweis, wie Rußland ohne alle Kraftanstrengung seine Macht zu vergrößern wußte und immer die geeigneten Mittel dazu fand. Rußlands unbegrenzte Liebe zu Dänemark erklärt sich durch die ihm zur Entfaltung der Macht nothwendig gewordene Herrschaft auf der Ostsee und es ist noch im guten Andenken, daß der Panslavist auf den Besitz Bornholms und die deswegen mit Dänemark gepflogenen Verhandlungen aufmerksam gemacht hat, wenn auch Rußland diese Angabe dementirt hat. Rußland braucht Dänemark und deswegen ist seine Freundschaft für dieses Eiland groß. Rußland hat — wenn es eben nicht Rußland wäre — wegen seines Handels das größte Interesse daran, daß der Sundzoll nicht länger den Handel und die Schifffahrt auf der Ostsee beschränke, es vertheidigt aber den Sundzoll, weil es mit Hülfe desselben als einstiger Beherrscher Dänemarks einen Schein des Rechts zur Schließung des baltischen Meeres für sich hat. Dieser Sundzoll, dessen Fortbestehen wir Deutsche auch dem englischen Einflusse mit zu verdanken haben, drückt wie ein permanenter Alp auf den Handel der Ostsee und wird noch einmal ihn ganz unterbinden. Er ist so alt geworden, daß es Zeit ist, ihn zu Grabe zu tragen. Als er noch jung war, glichen die auf allen Flüssen und Häfen zahllos concurrirenden Zölle die drückende Last aus, in seinem Alter hat an andern Orten freier Verkehr sich Bahn gebrochen und so ist nur früher gemeinsame Druck allein auf der Ostsee liegen ge-

blieben. Doch nein — an der Elbmündung verſperren hannöverſche Kanonen den freien Eingang. In dem neueſten Jahresbericht der Stettiner Kaufmannſchaft findet ſich darüber folgende merkwürdige Stelle: „Jede neue Erleichterung, die dem Handel im Allgemeinen durch Ermäßigung der Zollſätze oder durch gänzliche Aufhebung derſelben für einzelne Gegenſtände zu Theil wird, wirkt als Einfuhrverbot auf Stettin; denn der Steuerrabatt vermindert ſich ebenfalls dadurch und verſchwindet gänzlich, während auf der andern Seite der Sundzoll in voller Kraft fortwirkt und unſere Concurrenz den Nordſeehäfen gegenüber, unmöglich macht.“ Demnach ſieht das für den Freihandel eingenommene Stettin jeder Ermäßigung der Elbzölle ängſtlich zu, weil bei dem fortbeſtehenden Druck des Sundzolls jede Erleichterung des Elbhandels das Handelsgebiet der Oder ſchmälert und ſo findet der Stader Zoll und der Elbzoll einen Rückenhalt an dem Sundzoll. Nach einer neuen ſehr leſenswerthen Schrift: „Der Sundzoll und der Welthandel,“ erhob der Sundzoll in ſeiner Jugend nur eine Abgabe von Salz und Wein und ein geringes Schiffsgeld. Die damals mächtige Hanſa erkämpfte ſich in immer neuen Kriegen die Befreiung davon und der Receß von Ottenſen im Jahre 1560 beſtätigte das Recht der Hanſeaten. Mit dem Verfall der Hanſa traten die Vertreter des Handels in der Sundzollfrage vom Schauplatze und das Steuerintereſſe gewann die Oberhand. Der Vertrag von Brömſebroe (13. Auguſt 1645) befreite zwar Schweden vom Sundzoll aber der in derſelben Zeit mit Holland zu Stande gekommene Frieden von Chriſtianopel ſetzte die Abgabe auf 1 Procent vom Werthe der Waaren — mit Ausnahme von Wein und Salz, die $3\frac{1}{2}$—$5\frac{1}{2}$ Procent zahlten — feſt und dieſer Tarif iſt jetzt noch die Grundlage des Sundzolls, obgleich der größte Theil der Waaren im Werthe um 50 bis 75 Procent geſunken iſt. Auch Schweden verlor ſeine Zollfreiheit am 3. Juni 1720. Nur die alten Hanſeſtädte, z. B. Stettin, Danzig, Elbing, Memel, Königsberg, Colberg, Rügenwalde, Stolpe, Camin, Treptow, Anclam u. ſ. w. genoſſen noch die Rechte des Vertrags von Ottenſen. „Während des Krieges,“ erzählt der Verfaſſer obiger Schrift, „verabredeten am 30. Mai 1715 zu Stettin Preußen und Dänemark eine Theilung der von ihnen beſetzten Provinzen Schwedens. Dänemark ſicherte den vorpommerſchen Häfen (Stettin u. ſ. w.) die Zollfreiheit zu, „„im Sunde und in den Belten, ſowohl für jetzt als künftig.““ Wenige Monate

nachher, in einem Vertrage zu Stralſund vom 18. December 1715 findet das Zugeſtändniß ſich plötzlich aufgehoben. „Die vorpommerſchen Unterthanen," heißt es, „ſind zollpflichtig." Die Geſchichte dieſes Vertrags iſt wunderſam genug! Um Zwiſtigkeiten vorzubeugen, die wegen der neuen Beſitzungen entſtehen könnten, wollte man im Feldlager Zoll- und Handelsverhältniſſe reguliren. Die Preußen, vor allen der Miniſter Ilgen, machten lebhaft die alten Rechte geltend, die Dänemark durch Trugſchlüſſe in Klauſeln abzuſtreiten ſich bemühte. Der däniſchen Diplomatie war ein anderes Mittel bequemer. Ilgen ward entfernt und der König Friedrich Wilhelm I. ohne ſeine Räthe zu einem Gaſtmahle eingeladen. Während der Tafelfreuden legten däniſche Creaturen den Stralſunder Vergleich zur Unterzeichnung vor, er ward unterzeichnet." Seit dieſer Zeit iſt von einem Nachgeben nicht die Rede geweſen. Noch im Jahre 1841 ſicherte ſich Dänemark gegen Schweden und England den Zoll und die von Preußen 1845 gemachten Anſtrengungen ſcheiterten an der Zähigkeit Dänemarks, das Rußland im Rücken hatte. Es blieb bei dem preußiſch-däniſchen Handelsvertrage vom 17. Juni 1818, der den Sundzoll ausdrücklich anerkannt hatte. Eine viel günſtigere Stellung, wie ſie lange Zeit nicht vorhanden geweſen' bieten die Verhältniſſe, die Rußland herbeigeführt hat. Jetzt hat Nordamerika den Kampf gegen den Sundzoll aufgenommen und ſo viel erlangt, daß das däniſche Cabinet eine Verfügung erlaſſen hat, nach welcher diejenigen Schiffe, welche transatlantiſche Producte führen und nach däniſchen Häfen beſtimmt ſind, von der Entrichtung des Sundzolls befreit ſein ſollen. England und Frankreich bedürfen der Freundſchaft Deutſchlands, um ihren Operationen gegen Rußland Nachdruck zu geben und werden in der Frage des Sundzolls, deren günſtige Entſcheidung auch ihren Schiffen und ihrem Handel Vortheile darbietet, gern ein Aequivalent für geleiſtete Dienſte bieten. Hat doch England jetzt das Syſtem des Freihandels als ſein Syſtem proclamirt und damit ſchon als principieller Feind des Sundzolls ſich bewieſen. Der größte Beſchützer des Sundzolls, Rußland, hat ſeine Kriegsflotte in den ſichern Häfen von Kronſtadt und Sebaſtopol geborgen und wird wegen der Nebenfrage des Sundzolls die hölzernen Feſtungen gegen die feſten Mauern ſeines Schutzes nicht vertauſchen. „Sind England und Ich einig," hat der Czar Rußlands geſagt, „ſo brauche ich Niemanden zu fragen!" Deutſchlands Macht kann auch einmal ſagen: „Sind wir mit

England und Frankreich einig, so brauchen wir Rußland nicht zu fragen!" Läßt Deutschland die däniſche Handelsſperre unangetaſtet in dem jetzigen Moment, ſo werden die conſervativen Intereſſen ſo lange die alte Unbilde beſtehen laſſen, bis das conſervative Rußland wieder einmal den ganzen Conſervatismus über den Haufen wirft.

Die deutſchen Städte an der Oſtſee werden ungeachtet ihrer Verbindung durch Flüſſe, Canäle und Eiſenbahnen mit einem an Producten und Bedürfniſſen reichen Hinterlande und ihrer günſtigen Lage an der See nur einen ausgedehnten und lebendigen Seehandel treiben können, wenn die Thorſperre des Sunds aufhört und das ruſſiſche Reich die hermetiſch verſchloſſene Grenzſperre öffnet. Hier hat der alte Alliirte Deutſchlands, „der Retter aus Tyrannenketten" ein weites Feld, ſeine geprieſene Freundſchaft wahr zu machen! Es möchte aber wohl die Laterne des Diogenes dazu gehören, ein Freundſchaftsſtück Rußlands aufzufinden. — Denſelben Druck, den Rußland auf den Oſtſeehandel legt, finden wir an der Mündung der Donau, ſeitdem der Friedensvertrag von 1829 dieſen deutſchen Strom in ruſſiſche Hände gab. Mag auch die ruſſiſche offizielle Preſſe durch Veröffentlichung der Depeſche des Grafen Neſſelrode vom 21. Januar 1830 ſich noch ſo viel Mühe geben, den Adrianopler Vertrag gegen die Aberdeen'ſche Kritik zu rechtfertigen, der Vertrag hat Oeſterreichs Ausgangsthüre auf den großen Tummelplatz des Völkerverkehrs verrammelt. Rußland verſteht es, aus gering und unwichtig ſcheinenden Nebenbeſtimmungen für ſich ein ſtattliches Gebäude aufzuführen. Eine Quarantaineanſtalt iſt eine Feſtung geworden und die zur Offenhaltung des Fahrwaſſers vertragsmäßig aufgeſtellte Baggermaſchine dient zur Verſandung der Sulina, die im ganzen Eroberungsplane Rußlands liegt. Als die Ruſſen im Juni 1853 den Pruth überſchritten und ſich in den Donaufürſtenthümern feſtſetzten, war die Vernichtung des Donauhandels die erſte Heldenthat. Oeſterreich, das mit Rußland damals befreundet war, wurde genöthigt, ſeine Flagge auf der Dampferlinie von Wien bis Galacz und Conſtantinopel einzuziehen, und die bekannte Declaration des Fürſten Gortſchakoff, dd. Bukareſt vom 30. November 1853, über die Schifffahrt der neutralen Flagge auf der Donau, war ein Meiſterſtück ruſſiſchen Seerechts. Der Fürſt verbot geradezu der neutralen Flagge die Berührung des rechten Ufers und unterſagte den Transport türkiſcher Kaufmannsgüter. Findet ſich auch nirgends im europäiſchen

Völkerrechte eine ſolche Beſchränkung gerechtfertigt, ſo blieb doch die Declaration in Kraft, bis das „ſiegreiche" ruſſiſche Heer für gut befand, der Donau den Rücken zu kehren. Oeſtreich wird es nicht verſäumen, die ſeiner neutralen Flagge zukommenden Rechte auf der untern Donauſtrecke zu ſichern, und auch hierzu iſt die Gelegenheit günſtig — günſtiger noch, als in der Frage des Sundzolls, wo der Geldbeutel einer bis jetzt noch nicht ruſſiſchen Macht betheiligt iſt. Rußland hat kein ausſchließliches Recht auf der Donau, vielmehr iſt durch Vertrag dieſer Fluß der freien Schifffahrt geöffnet; er iſt freies Waſſer und deswegen finden alle die Fälle auf ihn Anwendung, wie ſie in Kriegszeiten auf der See Geltung haben.

Die Leſer mögen entſchuldigen, daß der Frage des Sundzolls und der Donaumündungen hier ein Abſchnitt gewidmet iſt, ſie hängt aber ſo innig mit dem deutſchen Handel und der deutſchen Schifffahrt zuſammen, daß kein anderes Beiſpiel mehr geeignet iſt, die Bedrückungen, die in materieller Beziehung durch Rußland auf unſerm Vaterlande laſten, klar zu machen und die Nothwendigkeit der Betheiligung Deutſchlands an den Demonſtrationen gegen den Oſten zu beweiſen. Der durch freien Handel und Verkehr zu begründende Wohlſtand an der Küſte der Oſtſee und den Ufern der Donau breitet ſeine Strahlen nach allen Theilen Deutſchlands aus, und es gewinnen davon eben ſo gut Baiern, Sachſen, Würtemberg, Baden, Weimar, Altenburg, Reuß, Greiz, Schleiz-Lobenſtein u. ſ. w., wie Oeſterreich und Preußen.

Kehren wir nach dieſer kleinen Epiſode zu dem Gegenſtande, dem dieſe Blätter gewidmet ſind, zurück.

§. 4.

Umfang des Materials.

Es kann nicht die Abſicht ſein, hier ein Lehrbuch des Seerechts zu geben und das von Theoretikern und Praktikern aufgeſtapelte Material in ſeinem ganzen Umfange zuſammenzuſtellen. Der durch Rußlands unberechtigte Forderungen und Angriffe auf die Selbſtſtändigkeit der Türkei ausgebrochene Seekrieg hat eine ſolche Menge für Handel und Schifffahrt verhängnißvolle Fragen zu Tage gefördert, daß davon nicht nur die Kaufleute und Schiffer, ſondern alle Schichten des

Volkes von einem Theile Europas bis zu dem andern berührt werden. Das Treiben auf der See ist für den Augenblick auch den Bewohnern der Binnenländer wichtig und deswegen die Kenntniß wenigstens der wichtigsten Verhältnisse des Seelebens jedem Gebildeten wünschenswerth. Da liest und hört man von Embargo, Blockade, Convoi, Prisen, Prisengerichten, Kaperschiffen, frei und unfrei Schiff, frei Gut und unfrei Gut u. s. w., und sucht vergebens sich ein Bild der diesen Begriffen zu Grunde liegenden Verhältnisse zu entwerfen. Die verschiedenen Sitten, Gewohnheiten und Gebräuche der Völker im Seeleben haben das Seerecht nicht gleichmäßig entwickelt, und nur unserer Zeit scheint es vorbehalten zu sein, eine Annäherung der leitenden Grundsätze herzustellen, da der überall sich steigernde Verkehr und die Kraft des Dampfes alle Völker der Welt in eine nähere Berührung bringt und nirgends mehr als auf dem Felde des Handelsverkehr das Bedürfniß der größtmöglichen Gleichmäßigkeit sich geltend macht. In den meisten Ländern besteht noch die Gesetzgebung als rechtserzeugendes Element, und es ist lediglich der Theorie und Wissenschaft anheimgestellt, die im Verkehrsleben zum Bewußtsein gekommenen Sätze zu einem Ganzen zu ordnen und zu verbinden. Die Schriftsteller, welche diesen Gegenstand behandeln, gehen gewöhnlich von den Einrichtungen, die in dem Staate, dem sie angehören, oder in dem nächsten Nachbarstaate bestehen, aus. Hierdurch ist eine für den Gegenstand sehr umfangreiche Literatur fast bei allen gebildeten Völkern entstanden. Die Italiener haben zuerst das Seerecht wissenschaftlich behandelt und bis auf die neuesten Zeiten die meisten Schriften hierüber veröffentlicht. Mehrere ältere Schriften, wie Francisci Rocci, J. C. Neapolitani, de navibus et naulo, Ultrajecti, aus dem 17. Jahrhundert, waren lange Zeit in allen Seestaaten Europas eine bedeutende Autorität, wie wir denn überhaupt den Italienern für die Einführung sehr vieler kaufmännischer Institutionen dankbar sein müssen. Ein Italiener, Albericus Gentilis, war vielleicht der Erste, der gegen die vielen Ungerechtigkeiten auf der See humane Ansichten durch sein im Jahre 1588 unter dem Titel de jure Belli erschienenes Werk zu verbreiten suchte, und ist als Vorgänger des berühmten Hugo Grotius und seines Werkes de jure Belli et Pacis, das 40 Jahre darauf erschien, anzusehen. Er gab dem im Menschen schlummernden Gefühl, daß auch im Kriege die streitenden Parteien gewisse Rechte auszuüben und Verbindlichkeiten zu erfüllen hätten, Worte,

und brachte sie in ein System, das auch auf den Handel und die Schifffahrt im Kriege Bezug nahm. Die französischen Schriftsteller haben das allgemeine Seerecht weniger behandelt, als das politische, und auch die Engländer haben nur das englische Recht, mit wenig Ausnahmen, in den Bereich ihrer Untersuchung gezogen. Von den Deutschen ist das Seerecht in allen Lehrbüchern des sogenannten „Deutschen Privatrechts" mehr oder weniger abgehandelt worden. Das umfangreichste Werk ist von einem Hamburger Advocat: „Meno Pöhls, Darstellung des Seerechts nach gemeinem und Hamburgischem Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Staaten Europa's und Amerika's, (Hamburg, 1830—1834, bei Hoffmann und Campe)," dem sich das Werk des Dr. Carl von Kaltenborn „Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehr, mit Rücksicht auf alle wichtigen Particularrechte, namentlich der norddeutschen Seestaaten, besonders Preußens und der Hanseſtädte u. s. w., 2 Bde., Berlin, 1851, bei Carl Heymann," würdig anschließt. Der Verfasser hat mit dem norddeutschen eben so das holländische, englische, französische, spanische, nordamerikanische, dänische, schwedische, russische u. s. w. Seerecht in allen Einzelnheiten in gehörige Berücksichtigung gezogen und vorzugsweise die Grundsätze des europäischen Seerechts aus einer Vergleichung und Combination der einzelnen Bestimmungen aller jener Particularseerechte construirt und deswegen alle gleichmäßig berücksichtigt. Es ist dieses Werk im Interesse der Wissenschaft eben so wie im Interesse des praktischen Lebens zu empfehlen.

Die Bemühungen der Handel treibenden Nationen während des jetzt ausgebrochenen Seekrieges, den Verkehr so wenig als möglich zu beeinträchtigen, verdienen die Beachtung, die sie überall, und auch in solchen Kreisen, die nicht unmittelbar davon berührt werden, gefunden haben, und wenn es der Zweck dieser Blätter ist, einige Unterlagen zu dem Verständnisse der einschlagenden Verhältnisse zu geben, so wird es auf eine Ausbeutung des Privat- und Staats-Seerechts nur in so weit ankommen, als dasselbe die Beziehungen zu dem Völkerseerecht erläutert. Es wird vollkommen genügen, der Darstellung des Rechts der Neutralen einige Bemerkungen über den Begriff und die Eintheilung der Schiffe, die Rhederei, das Schiffspersonal u. s. w. und die Erklärung der hauptsächlichsten oft wiederkehrenden technischen Ausdrücke vorauszuschicken.

§. 5.

Von Seeschiffen.

Seeschiffe, unter denen man die zu Fahrten auf der See bestimmten Fahrzeuge versteht, sind entweder Kriegs- oder Handels- (Kauffahrtei-) Schiffe. Die Construction der Schiffe ist eine sehr complicirte und nicht blos in jedem Lande, an jeder Küste, sondern auch auf jedem Werft mit mehr oder weniger Abänderungen verschieden. Ueberall sind der Kiel und Rumpf die Haupttheile eines Schiffes, und als nothwendiges Zubehör die Masten, das Inholz, die Barchhölzer, das Ruder (Steuer), die Takelage, die verschiedenen Decke, die Porten, die Duchten, alle Blöcke, die Wanten, Anker, so wie Alles, was band-, wand- und nagelfest ist. Oft werden auch die Boote und die Kanonen als Bestandtheile des Schiffes angenommen, wogegen der Mund- und Kriegsvorrath nicht dazu gehören. Die Segelschiffe sind mit scharfem und flachem, glatten Boden gebaut. Je mehr der Kiel durch den schärfern Verlauf nach unten in das Fahrwasser einschneidet, desto größere Sicherheit und Geschwindigkeit erlangt das Schiff in seinen Bewegungen Winden und Wasserströmungen gegenüber, und mit desto höherer Kraft wirkt das Steuerruder. Der scharfe Bau wird vorzüglich bei solchen Schiffen angewendet, die sich auf der hohen See rasch und sicher bewegen sollen. Alle Schiffe, die mehr Raum nöthig haben, oder in Gegenden verwendet werden sollen, in denen sich Untiefen und Sandbänke befinden, erhalten einen weniger scharfen Kiel. Der Rumpf des Schiffes ist durch das Verdeck geschlossen und dasselbe von einer mehr oder weniger hohen Schanzkleidung, die um dasselbe, als oberste Fortsetzung der Seitenbekleidung, herumführt, zum Schutz umgeben. Die Masten, nach deren Zahl gewöhnlich das Schiff bezeichnet ist, sind im Rumpfe des Schiffes verkeilt und verklammert, und werden in ihren obern Theilen durch Taue festgehalten, die Pardunen halten ihn nach hinten, die Stags nach vorne, und die Wanten nach den Seiten. Der Mast besteht aus mehrern Absätzen, dem Ankermast, Stange, Bramstange, Bovenbramstange u. s. w. An den Masten sind die Querstangen, Raaen, angebracht, und so mit ihnen verbunden, daß sie sich nach den Richtungen der Windrose drehen können. An diese Stangen sind die obern Enden der Segel, Raasegel, geheftet, und durch Anziehen der Brassen gegen den Wind gestellt. Die Raaen können ver-

längert werden, und einige kleine Segel, Leesegel, zur Verstärkung der Segelkraft erhalten. Außerdem giebt es dann noch dreieckige, an den Stags und Klüvers laufende Segel, die an Gaffeln, d. h. Stangen, die mit einer Gabel den hintern Theil des Mastes berühren und sich so an demselben drehen, befestigt sind. Die bei kleinern Fahrzeugen üblichen Sprietsegel werden durch eine Stange, die in der Diagonale von dem untern Theile des Segels und vom Maste zum obern Theile des Segels geht, gehalten. — Der Bugspriet ist ein horizontal liegender, auf dem Verdeck befestigter Mast, der die Spitze des Bugs überragt und bei Bezeichnung der Schiffe nicht mit gezählt wird.

Die Schiffe gehören zu den Mobilien, obwohl sie verpfändet und mit Hypotheken belastet werden können.

Unter Casco (corps) versteht man das Schiff mit Zubehör, wogegen die eingenommene Ladung mit „Cargo" bezeichnet wird.

Die Größe der Schiffe ist außerordentlich verschieden, ohne in rechtlicher Beziehung einen Einfluß zu üben, und wird nach Tonnen (zu 2000 Pfund) und Lasten (zu 4000 Pfund) bestimmt. Nach der Bauart unterscheidet man Dampf- und Segelschiffe, unter den erstern wieder Schrauben- und Raddampfer. Nach Verschiedenartigkeit der Takelage, Mastenzahl und Segelführung, so wie der Größe des Baues giebt es 1) Dreimaster, worunter Fregatten, Corvetten, Barkschiffe, Fleuten, Polacker und Grönlandsfahrer gehören; 2) Zweimaster, als Briggs, Brigantinen, Schooner, Galeassen und 3) Einmaster, als Kutter, Jachts, Sloops; auch giebt es Seeruderschiffe.

Jedes Schiff muß entweder durch einen Namen oder wenigstens eine Nummer bezeichnet sein. In vielen Landen ist jede spätere Veränderung der Bezeichnung verboten, Frankreich gestattet sie gegen eine neue Acte de Francisation.

Das Recht, Schiffe bauen zu lassen, ist gewöhnlich von obrigkeitlicher Genehmigung abhängig, jedoch müssen dazu kundige Werkleute verwendet werden. Der Schiffsbauherr heißt „Bestäder," der von demselben mit dem Baumeister abgeschlossene Contract „Mählbrief," die über die Größe des Schiffs von Sachkundigen aufgenommene Urkunde „Meßbrief," und in solchen Ländern, wo keine Registrirung der nationalen Flagge stattfindet, das von der zuständigen Behörde auf Grund genauer Untersuchung über die Größe und Gattung ausgestellte Document „der Bielbrief oder Beylbrief."

Um einem Schiffe den Charakter der Nationalität eines bestimmten Staates und die damit verbundenen Vortheile zu verschaffen, genügt nicht der Beweis, daß das Schiff Eigenthum eines nationalen Staatsangehörigen ist, es wird vielmehr verlangt:

1) daß das Schiff innerhalb das nationalen Gebietes gebaut; England hat nach den Gesetzen und auch Frankreich in Bezug auf Prisen und confiscirte Schiffe Ausnahmen;

2) daß das Schiff ausschließlich Eigenthum der Staatsangehörigen sei. In Griechenland und Frankreich müssen wenigstens die Hälfte der Eigenthümer Staatsangehörige sein;

3) daß der Schiffer (Capitän) Bürger des betreffenden Staates sei;

4) daß die Bemannung zu einem bestimmten Theil, wie zu Zweidrittel in Oesterreich, Spanien und Nordamerika, zu Dreiviertel in Frankreich, Portugal, Sardinien und Griechenland, zur Hälfte in Schweden, und zu einem Viertel in Rußland, aus Staatsangehörigen bestehe. In England ist gar kein Unterschied mehr;

5) daß über alle diese Erfordernisse ein feierliches Document ausgestellt worden ist.

Die Papiere, welche ein Schiff zum Beweis seiner Nationalität führen muß, sind in den einzelnen Ländern sehr verschieden; die Richtigkeit der Flagge muß durch die Schiffspapiere bewiesen werden können. Sie werden im Allgemeinen in 1) Stammpapiere, 2) Reisepapiere des Schiffes, 3) Reisepapiere der Schiffsmannschaft und endlich 4) der Ladung und Passagiere eingetheilt. Hierüber herrscht jedoch nicht nur in den Gesetzgebungen der einzelnen Staaten, sondern auch in den Verträgen große Mannichfaltigkeit. Das Seerecht Europas läßt nach Kaltenborn, Thl. I, S. 92, 1) die Päße, 2) Eigenthumsbeweise, Kaufbriefe und etwaige Ursprungscertificate über Schiffe und Ladung, 3) die Connossements und Certepartien, 4) das Schiffsmannschaft-Verzeichniß und 5) das Reisejournal genügen. Die im europäischen Seeverkehr vorkommenden Schiffspapiere sind:

I. Stammpapiere, namentlich über das Eigenthum und die Nationalität des Schiffes: 1) Bielbrief, 2) Kaufbrief oder Condemnationsacte bei aufgebrachten fremden, oder Restitutionsacte bei aufgebrachten, aber wieder restituirten Schiffen, 3) der Rhederbrief, 4) Namensveränderungs-Document des Schiffes, 5) auch etwaige gerichtliche Erkenntnisse über den

Charakter des Schiffes, 6) Registerbrief für England, Nordamerika und Frankreich.

II. Papiere hinsichtlich der Ladung: 1) Frachtcontracte, also Certepartien und Connoissements; 2) Ladungsmanifest; 3) in Kriegszeiten, so wie auch wegen Zolldeclarirung und Einfuhrerlaubniß, Ursprungscertificate der Ladung.

III. Papiere in Betreff der Reise: 1) Musterrolle; 2) Bürgerbrief des Capitains; 3) Seepaß, durch den namentlich auch die Nationalität von Schiff und Mannschaft bewiesen werden soll; 4) Gesundheitspaß; 5) Zollclarirungsdocumente; 6) das Inventarium; 7) Journal und Schiffsbuch; 8) Türkenpaß (bei Reisen nach dem mittelländischen Meere); endlich 9) Reisepässe der Passagiere.

IV. Von andern mehr zufälligen Papieren finden sich bisweilen noch auf Schiffen: Correspondentenliste, Facturen über die Ladung, Verkaufsrechnungen der Ausladung u. s. w.

An Schiffsabgaben werden aufgeführt:

1) Tonnengelder, deren Höhe sich nach dem Tonnengehalte des Schiffes richtet.

2) Lootsengelder, die oft auch dann bezahlt werden müssen, wenn man sich der Lootsen nicht bedient.

3) Bugsir- und Ziehgelder.

4) Barken- oder Tonnen- oder Boiengelder für Unterhaltung der nöthigen Signale zur Bezeichnung der Beschaffenheit des Fahrwassers.

5) Leuchtthurmgelder.

6) Ankergelder für das Ankerwerfen auf einer Rhede oder in einem Hafen.

7) Rapportgelder für die Anzeige bei der Ankunft oder dem Abgang eines Schiffes in und aus dem Hafen.

8) Werften- und Hafengelder.

Außerdem kommen noch kleine locale Abgaben vor.

Dagegen genießen die Seeschiffe auch wieder viele Vorrechte. So dürfen Schiffe, welche segelfertig sind, wegen Schulden nicht mit Arrest belegt werden. Nach preußischem Recht ist auch das an Bord gebrachte Gut und die Schiffsmannschaft wegen bürgerlicher Ansprüche von Arrest befreit, ja es ertheilt sogar §. 1403 Allg. L.-R. die Bestimmung, daß, wer von einem Schiffsmanne Schiffsgeräthe ohne Vorwissen des Schiffers kauft oder sonst an sich bringt, dieselben ohne Entgelt wieder herausgeben soll.

Die privilegirten Forderungen an Schiffer sind nicht minder ein Vorrecht zur Hebung des Credits.

An dem Schiffe steht nämlich dem Baumeister wegen des rückständigen Lohnes eine gesetzliche stillschweigende Hypothek zu, oft auch wegen der Baumaterialien und der Ausrüstungskosten. Daß das Schiff für die Waare und die Waare für das Schiff haftet, d. h. daß Schiff und Ladung gegenseitig bis zur Höhe ihres Werthes für die Ausführung der übernommenen Frachtverpflichtungen haften, ist ein oft vorkommender Satz. Hierher gehört auch die Bodmerei, d. h. ein Darlehensvertrag, bei welchem der Gläubiger gegen Verpfändung eines Schiffes oder der Ladung desselben oder beider zusammen die Seegefahr übernimmt. Dagegen kann sich der Gläubiger ein den erlaubten Zinsfuß übersteigendes Aufgeld bedingen und hat gegen Uebernahme der Seegefahr die privilegirten Vorrechte der Bodmerei. Auch sind Assecuranzprämien als bevorzugt angenommen.

Daß alle diese Grundsätze nicht auf die Kriegsschiffe Anwendung leiden und darüber jeder Staat die ihm am passendsten und vortheilhaftesten dünkenden Anwendungen und Verfügungen trifft, bedarf keines Erwähnens, da diese Art der Seeschiffe lediglich Eigenthum eines Staates sind.

Eine Mittelklasse zwischen den Kriegs- und Kauffahrteischiffen bilden die Kaper, die eigentlich Handelsschiffe sind und von Privatleuten unter besonderer Genehmigung einer kriegführenden Macht zeitweilig zu Kriegsexpeditionen in der Absicht, um dem Feinde an Schiffen, Mannschaften, Gütern, besonders an Zufuhr Abbruch zu thun, und zugleich denjenigen Handel neutraler oder befreundeter Staaten mit dem Feinde zu verhindern, der im Kriege als unerlaubt angesehen wird, also gegen Contrebande, sowie gegen Durchbrechung der Blokade zu wachen, überhaupt den neutralen Verkehr, besonders den Frachtverkehr zur See zu controliren, ausgerüstet werden.

§. 6.

Von der Rhederei.

Schiffsrheder nennt man diejenigen, welche unter dem Schutze des Staates das Gewerbe der Frachtfahrten mit Seeschiffen sowohl zur Personen- als Güterbeförderung als Hauptgeschäft treiben. Das Gewerbe selbst heißt Rhederei. Das

Wort wird vom alten rhaiden, rheden, d. i. ausrüsten, rüsten, abgeleitet. Gewöhnlich wird auch der Eigenthümer des Schiffes Rheder genannt; besitzen Mehrere ein Schiff eigenthümlich, so werden sie Mitrheder, Zusammenrheder oder Schiffsrheder genannt. Bisweilen hat der Rheder nur ein einem Andern gehöriges Schiff ganz gemiethet und es für seine eigne Rechnung ausgerüstet. Nicht selten ist der Ausrüster Capitain des Schiffs.

Das Eigenthum an einem Schiffe kann durch den Bau desselben oder durch jede Uebertragung des Eigenthums, wie Kauf, Tausch, Schenkung u. s. w. erlangt werden; der Eigenthümer hat alle Rechte und Pflichten, die der Besitz und das Eigenthum mit sich bringen, er kann das Schiff verkaufen, verschenken, vermiethen, verpfänden u. s. w. Beim Verkauf steht den Mitrhedern Fremden gegenüber ein Vorkaufsrecht zu. Der Kaufbrief dient zum Beweis des Eigenthums und wird gewöhnlich gerichtlich oder notariell ausgestellt, da in Kriegszeiten der Beweis des Eigenthums, und somit der Richtigkeit der Flagge von vorzüglicher Wichtigkeit ist und von den Prisengerichten oft sehr streng genommen wird.

Die Rheder oder Mitrheder, die gemeinschaftlich ein Schiff eigenthümlich besitzen, stehen mit einander in dem Verhältniß der Societät, wenn sie bekannt, und der Actienvereine, wenn sie anonym sind. Das rechtliche Verhältniß der bekannten Mitrheder ist das römische Condominium. Die nähern darüber festgesetzten Bedingungen werden in dem Rhederbriefe niedergelegt, die z. B. in Dänemark schriftlich sein müssen. Gewöhnlich entscheidet bei Beschlüssen über Reisen, Verkauf u. s. w. Mehrheit der Stimmen, die nach dem Antheil des eingezahlten Capitals berechnet werden; nach französischem Rechte ist bei freiwilligem Verkauf Einstimmigkeit nöthig. Nach Hamburger Recht bedarf aber der Verkauf nicht einmal die Majoritätszustimmung, vielmehr müssen die Austretenden das Schiff setzen oder liesen, und die Uebrigen müssen sich innerhalb 14 Tagen erklären, ob sie das Schiff zu dem Preise behalten wollen. Die Entscheidung nach Stimmenmehrheit kann man immer als Regel annehmen.

Die Mitrheder erwählen zur Leitung des Ganzen einen Director. Er ist Bevollmächtigter der Gesellschaft, führt die Correspondenz und Bücher, und hat die gemeinsamen Interessen der Rhederei zu vertreten. Es ist nicht nöthig, daß er Eigenthümer des Schiffes und Mitglied der Gesellschaft ist. Er ist dann nur Beamter und für seine Handlungen nach dem Mandats-

contracte verantwortlich. Dritten gegenüber kann er die Rheder nur bis zum Werth des Schiffes verpflichten, wie denn überhaupt die Gesammtheit der einzelnen Rheder nur bis zum Werthe des Schiffes nebst Zubehör und der einzelne Rheder nur bis zur Höhe seines Antheils verhaftet ist, und eine persönliche Haftung der Rheder über den Werth des Schiffes und beziehendlich der Schiffsparten nicht stattfindet. Dasselbe gilt auch vom Alleinrheder. Ausgenommen sind Mitrheder und Alleinrheder auch mit ihrem Vermögen verpflichtet, wenn durch Contracte Dritte directe Ausgaben oder persönliche Dienstleistungen verrichteten, wodurch das Schiff selbst verbessert wurde, also bei Reparaturen, Lieferungen von Baumaterialien u. s. w. Die Ausnahme wird nie präsumirt, sondern muß stets bewiesen werden.

Die englischen Grundsätze über Mitrhederei sind so eigenthümlicher Art, daß deren Mittheilung die Grenzen dieser Blätter überschreiten würde. Kaltenborn hat Th. I, S. 133, das Hauptsächlichste darüber mitgetheilt.

§. 7.

Von dem Schiffspersonal.

Die Rheder gehören als solche nicht zu dem Schiffspersonal (Equipage), dasselbe besteht aus der Seefahrt kundigen Männern und zerfällt in Capitain und Offiziere auf der einen und das eigentliche Schiffsvolk, die Matrosen oder die Mannschaft auf der andern Seite. Der Capitain ist der Mittelpunkt des ganzen Personals und das eigentliche Organ, durch welches die Rhederei mit der Equipage in Verbindung steht. Bei seinen Rechten und Verbindlichkeiten kommt sein Verhältniß zur Rhederei und sein Verhältniß zu dem Schiffsvolke in Betracht. Er führt die Aufsicht und Leitung des Schiffs und der Ladung und hat in der Regel auch die Geschäfte des Supercargo, d. h. er hat im Namen des Rheders die eingeladenen oder auch einzuladenden Güter zu überwachen, an ihren Bestimmungsort zu schaffen, dort auszuladen, Zahlungen zu empfangen und zu leisten und wohl auch Rückfracht zu besorgen. Fast in allen europäischen Staaten werden bei der Wichtigkeit des Amtes nur durch besondere Prü-

fungen als befähigt befundene Personen dazu gestattet. Das Schiff, das die Rechte einer bestimmten Nationalität beansprucht, kann nur von einem Staatsangehörigen geführt werden.

Die übrigen Offiziere sind: der Steuermann, dem ein Untersteuermann zur Seite steht und der auch den Capitain in Behinderungsfällen vertritt. Auch er hat sich über seine Befähigung auszuweisen; der Hochbootsmann, der die Befehle des Capitains auszuführen hat, und der Schiffszimmermann.

Das eigentliche Schiffsvolk wird von den Matrosen gebildet, unter denen nur der Koch, der zugleich Proviantmeister ist, eine besondere Stellung einnimmt. Schiffsschreiber, Schiffsgeistliche und Schiffsarzt sind selten auf Kauffahrteischiffen, wohl aber findet man oft einen Supercargo (s. o.).

Ueber die Annahme des Schiffsvolks, welches gewöhnlich von dem Capitain ausgewählt wird, werden besondere Urkunden, welche Musterrolle oder Volksrolle genannt werden, durch einen besondern Beamten, der in den nordländischen Häfen Wasserschout oder Schout heißt, aufgenommen. Dem Capitain ist unbedingter Gehorsam zu leisten, dafür hat aber das Schiffsvolk das Recht auf eine gute und gesunde Kost und die Bezahlung des festgesetzten Lohnes, der wegen bürgerlicher Ansprüche nicht mit Arrest belegt werden kann.

§. 8.

Von Lootsen und Passagieren.

Der Lootse unterscheidet sich vorzüglich dadurch von dem Steuermann, daß Ersterer nur an bestimmten Meeresstellen auf dem Schiffe die Function des Letztern übernimmt. Er wird auch Pilot, Locmann genannt und ist auf bestimmte Stationen gestellt, um das Schiff durch gewisse Fahrwasser, namentlich durch das Küstenmeer, durch Flußniederungen, durch Canäle, Meerengen, Rheden, Buchten, Baien, von und aus dem innern Hafen in die offene See u. s. w. sicher zu führen und namentlich in Nothfällen den Schiffen beizustehen. Sobald der Lootse an Bord kommt, übernimmt er das Commando des Schiffes in Bezug auf die Fahrt. Wann und wo der Capitain einen Lootsen zu nehmen verbunden ist, hängt

von Particularbestimmungen ab. Das demselben zu bezahlende Lootsgeld ist ein für allemal durch die Hafen- und Lootsenordnungen bestimmt. Die russische Regierung hat bei der Gefährlichkeit der Fahrt in dem finnischen Meerbusen dem Lootsenwesen dort eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Schäreninseln sind in 5 Districte getheilt: Altfinnland, Lovisa, Eknäs, Abo und Aland. Dem Ganzen steht ein Lootseninspector, der in Helsingfors seinen Sitz hat, vor; jeder District hat einen Lootsenhauptmann und jede Station ihren Aeltesten, zu dem man immer einen Lootsen wählt, der sich durch seine Kenntnisse auszeichnet. Die Lootsengebühren richten sich nach dem Tiefgange des Schiffes, sind aber bei Handelsfahrzeugen gerade so hoch als bei Kriegsschiffen. Jetzt hat der Seekrieg diese Anstalt vernichtet und Rußland die Lootsen in das Innere des Landes bringen lassen, damit sie nicht dem Feinde dienen können.

Die Passagiere oder Reisenden sind ein außerordentlicher Bestandtheil des Schiffsvolks; viele Schiffe beschäftigen sich hauptsächlich mit dem Transport von Reisenden und in mehrern Gesetzgebungen, wie in England und Frankreich, sind alle Schiffe verpflichtet, ihre Landsleute nach Hause mit zurückzunehmen. Ueber das Rechtsverhältniß der Passagiere entscheiden die Passagecontracte. Bei Auswandererschiffen pflegt jetzt in den Contracten die ausdrückliche Verpflichtung des Rheders mit aufgenommen zu werden, daß er für das Passagegeld auch im Falle eines Schiffbruchs unter Miethung eines andern Schiffes und unter der Verpflichtung für die Kost zu sorgen, die Passagiere in den bedungenen Hafen bringen muß.

Kommt während der Reise ein Geburts- oder Sterbefall vor, so ist vom Capitain über das Ereigniß ein Befundschein aufzunehmen und dasselbe in die Musterrolle einzutragen. Ueber den Nachlaß ist ein Verzeichniß aufzunehmen. Testamente, vom Testirenden eigenhändig, oder von dem Schiffsschreiber im Beisein von drei Zeugen geschrieben, sind nach franz. Rechte giltig, wie denn überhaupt die Ordonnance von 1681 Liv. III. Tit. XI die hauptsächlichste Quelle dieser Rechtsmaterie ist.

§. 9.

Von der Befrachtung der Schiffe.

Der Rheder benutzt sein Schiff entweder zur Fortschaffung von eigenen Gütern oder er vermiethet es an dritte Personen. Im erstern Falle entsteht kein neues Rechtsverhältniß. im andern Falle entstehen eigenthümliche Verhältnisse. Da das Schiff und die Ladung in juridischer Wechselwirkung mit einander stehen, so bleibt in dem Fall, wo der Capitain, der das ganze Schiff für sich gemiethet hat, dasselbe wieder für Rechnung Dritter befrachtet, der Rheder mit seinem Schiffe verhaftet. Bei der Vermiethung zum Fischfang ist der Miether des Schiffes wie jeder andere Miether verpflichtet; dasselbe gilt in Kriegszeiten, wenn das Schiff zur Beförderung von Truppen, Gefangenen, Munition u. s. w. oder zu Kaperunternehmungen vermiethet wird.

Derjenige, der ein Schiff hergiebt, um Waaren oder Güter von einem Orte zum andern zu schaffen, heißt der Verfrachter, derjenige, der das Schiff gegen eine bestimmte Summe miethet, heißt der Befrachter, das ganze Verhältniß „Befrachtung." Befrachter wird Jeder sein können, der zu Handelsgeschäften befugt ist; der Contract ist hauptsächlich Miethcontract, es kommen jedoch dabei die Grundsätze des Receptum zur Anwendung. Das wesentliche Erforderniß der Frachtcontracte (Certepartie, Chartepartie) ist die Angabe des Namens der Contrahenten, des Capitains und des Schiffs, des Bestimmungsorts und des Frachtgeldes. Die Befrachtungsweise, Größe, Trächtigkeit und sonstige Eigenschaften des Schiffs, dessen Seetüchtigkeit und Ausrüstung, der Ort der Ladung und Entlöschung; die Bestimmung der Tage, innerhalb welcher der Capitain auf die Ladung mit seinem Schiffe oder dessen Löschung warten muß (Liegetage, Ueberliegetage) u. s. w. sind ebenfalls Gegenstand der Certepartien und nach den verschiedenen Grundsätzen des Seerechts abweichend vom gemeinen Recht zu beurtheilen.

Zur Abschließung der Certepartie, die schriftlich erfolgt, wenn es auch nicht gesetzlich vorgeschrieben ist, bedienen sich die Parteien der Schiffsmäkler, die im Allgemeinen die Rechte und Pflichten aller Mäkler haben, oft als Beistände der Schiffer vor Gericht zugelassen werden und dem meist fremden und mit den Landesgesetzen nicht bekannten Schiffen eine besondere Fürsorge zuzuwenden haben.

Bei Befrachtung auf Stückgüter, wo die Befrachter Viele sind und jeder nur einen kleinen Raum des Schiffs in Anspruch nimmt, wird keine förmliche Certepartie abgeschlossen, sondern es genügt eine mündliche oder briefliche Verabredung unter Gegenzeichnung des Connossements bei der Uebergabe der Güter. Dasselbe ist ein förmliches Anerkenntniß des Empfangs der Güter, das zugleich die Verpflichtung zum Transport und zur Ablieferung enthält. Das Reccief ist etwas Aehnliches, es ist eine Art Papier au porteur, in dem jeder Inhaber als gehörig legitimirt anzusehen ist, um von dem Schiffer die Unterzeichnung des Connossements zu verlangen, woran sich das Dispositionsrecht über die Güter selbst anknüpft. Das Connossement ist ebenfalls ein veräußerliches Papier und wird oft zur Erleichterung des Handelsverkehrs in Kauf- und Tauschverhältnissen benutzt. Dasselbe ist auch bei Abschluß der Certepartie nothwendig, da es das Bekenntniß der wirklichen Erfüllung des nach der Certepartie stipulirten Versprechens der Ladung enthält, und wird schriftlich in vier gleichlautenden Exemplaren abgefaßt, wovon eins der Schiffer, eins der Rheder, das dritte der Befrachter und das vierte der Consignatär erhält. Es enthält den Namen des Schiffes und des Schiffers, ein genaues Verzeichniß der verladenen Waaren nach Maß, Gewicht, Gattung, mit Angabe der Tara und deren Signaturen, so wie das Bekenntniß, sie empfangen zu haben, den Namen des Befrachters, des Empfängers der Waare (Consignatär, Destinatär), des Bestimmungsorts, die Verpflichtung des Schiffers, die Waare an den Ort der Bestimmung zu bringen und richtig abzuliefern, die Frachtbestimmung, die Zusicherung alle aus dem Contracte übernommene Verpflichtungen zu erfüllen und die Unterschrift des Schiffers mit den etwaigen Protestationen wegen fehlerhafter Emballage, Beschädigung der Güter u. s. w.

Da durch das Connossement der Consignatär zum Empfange der verladenen Güter ermächtigt wird, so kann derselbe auch auf Grund desselben die Ablieferung der Güter fordern und Klage anstellen. Das Klagerecht kann an jede dritte Person übertragen werden und bedarf es dazu nicht einer besondern Cession, wenn die Connossemente auf den Inhaber gestellt sind. Lautet dasselbe auf Ordre, so geschieht die Uebertragung, wie bei Wechseln, durch ein Indossement und es genügen die Worte: „Für mich an die Ordre Hrn. . . .“ Durch die Uebertragung des Connossements ist die Waare selbst als übertragen an den Adressaten anzusehen, er kann aber nie

mehr Rechte erlangen, als der Absender damit beabsichtigte. Ist die Waare von demselben an seinen Agenten, Spediteur oder Commissionär gesendet, so ist von einer Uebertragung des Eigenthums keine Rede, ist sie aber an den Käufer selbst gesendet, so wird mit dem Connossement zugleich das Eigenthum übertragen. Kaltenborn nennt dieses Verhältniß Th. I. S. 309 „kaufmännisches Eigenthum."

In dem Fall, daß während der Transportzeit der Consignatär unsicher geworden, steht dem Absender das Recht zu, über die Waaren anderweit zu verfügen, was durch Nachsendung und Indossirung eines Connossements geschieht. Diese Einrichtung wird bei den Engländern „Stoppage in Transitu" genannt und ist auch dort am meisten zur Ausbildung gelangt. Sie beruht auf dem Gewohnheitsrechte und ist von der Gesetzgebung der einzelnen Seestaaten wenig oder gar nicht vorgesehen. Der Schiffer hat das Stoppagerecht des Absenders in allen Fällen zu beachten.

Zur Feststellung des wirklichen Bestandes der Ladung an den Zollstätten und bei polizeilichen Nachfragen führt der Schiffer ein Ladungsmanifest oder Ladebuch, welches ein Verzeichniß in tabellarischer Form aller in das Schiff aufgenommenen Waaren auf Grund der Connossemente enthält. In Kriegszeiten ist es zweckmäßig, dasselbe gerichtlich feststellen zu lassen.

Die dem Schiffer obliegende Verpflichtung, an den Zollstätten die Ladung anzugeben, wird „Clarirung" genannt, gewöhnlich ist der Schiffer für Zahlung der Abgaben verantwortlich und wird er deswegen von dem Befrachter, oder auch dem Empfänger beauftragt. Die Schiffer nehmen schon vor der Reise verschiedene Pflichten auf sich, das Schiff muß seetüchtig sein und hat der Schiffer das Schiff dicht und wohl kalfatert und mit allem zur Reise Erforderlichen zu liefern. Die Ein- und Ausladung erfolgt auf Gefahr des Schiffers. Derselbe hat für gute Stauung der Güter, d. h., daß die schweren untergelegt und leckende Güter nicht auf trockene gepackt werden, und für gute Garnirung, d. h. er muß die Güter so fest legen und packen, daß sie durch die Bewegung des Schiffes nicht beschädigt werden, zu sorgen. Ohne der Befrachter Erlaubniß dürfen die Schiffer keine Güter auf eigene Rechnung in das Schiff nehmen. Solche Güter können nach französischem und holländischem Rechte zu Gunsten der übrigen Interessenten confiscirt werden. Alles zur Ladung angenommene Gut ist der Schiffer zu transportiren verbunden und hat er

für das liegen gebliebene Gut dem Abladen so viel zu ersetzen, als der Werth zur Zeit der richtigen Ablieferung differirt. Auch ist er für allen Schaden, der sich an den von ihm, ohne besondere Einwilligung des Abladers auf das Oberverdeck geladenen oder an den Seitenwänden des Schiffs außen angehängten Gütern zuträgt, verantwortlich. Während der Reise ist zur guten Erhaltung der Güter an Bord bis zur Löschung die größte Vorsicht nothwendig, namentlich ist der durch Mäuse- und Rattenfraß entstandene Schaden zu ersetzen, sobald der Schiffer keine Katze an Bord hatte. Im Falle eines Schiffbruches ist er gehalten, mit seinen Leuten so viel als möglich von Schiff und Fracht zu bergen. In Kriegszeiten hat der Schiffer die seerechtlichen Bestimmungen genau zu beobachten, daß er nicht von einer Kriegspartei aufgebracht werde, er darf keine Kriegscontrebande einnehmen und muß stets den neutralen Charakter von Schiff und Ladung bewahren. Für alle durch Schuld des Schiffers bei dem Abgange, während der Reise oder am Entlöschungsplatze entstandenen Verzögerungen ist derselbe zur Vergütung der Schäden verpflichtet. Für die durch Zufall entstandenen Schäden hat der Schiffer nicht einzustehen; hierher gehören: der Untergang oder unvorhergesehene Beschädigung des Schiffes, Kriegsgewalt, Seeräuber, Stürme. Es ist oft sehr schwer in concretem Falle anzugeben, wie der durch Zufall entstandene Schaden von den Betheiligten aufzubringen und zu tragen ist. Es gilt auch hier casum sentit dominus, aber oft fordern Billigkeitsrücksichten, daß, wenn der Zufall auch nur den einen getroffen hat, dennoch der Schaden von beiden Contrahenten getragen wird. Die Rechtslehrer unterscheiden wie folgt:

I. Der Zufall oder die höhere Gewalt ereignet sich vor der Reise; a) wird das Schiff allein betroffen, so ist der Contract aufgehoben, und die bereits aufgelaufenen Kosten werden gemeinschaftlich getragen; b) wird die Waare allein betroffen, so wird der Befrachter zwar frei von der Frachtzahlung, muß aber die Kosten der Ladung, der Ausrüstung, des Solds und Kostgelds des Schiffsvolks bis zu dem Tage, wo der Contract unmöglich geworden, zahlen. Dies gilt hauptsächlich im Fall eines Ausfuhrverbots; c) wenn Zufall oder höhere Gewalt Schiff und Ladung gemeinsam treffen, so hat bei völligem Untergang der Vertrag gar keine Wirkung; werden im Fall eines allgemeinen Ausfuhrverbots, eines ausgebrochenen Kriegs u. s. w. das Schiff und Ladung unfrei, so sind die Kosten der Ladung und Löschung gemeinschaftlich zu

tragen, nur die vor der Aufhebung des Contracts aufgelaufenen Liege- und Ueberliegetage sind dem Schiffer ganz auszuzahlen.

II. Ist ein Schiff auf die Hin- und Rückfahrt vermiethet, und gehen Schiff und Gut erst nach der glücklichen Ankunft am ersten Bestimmungsorte durch Zufall unter, so sind alle Forderungen in Bezug auf die Hinreise zu erfüllen. Ist das Schiff auf mehrere Reisen gemiethet, so gilt dasselbe auf alle bereits vollendete Reisen.

III. Ereignet sich der Zufall oder die höhere Gewalt während der Reise, so wird entweder das Schiff oder die Waare allein und beide gemeinschaftlich getroffen. Im erstern Falle ist wenigstens die bereits verdiente Fracht zu zahlen, doch hat der Schiffer für Sicherheit der Waaren und deren Weitertransport zu sorgen. Im zweiten Fall kann der Schiffer gleichfalls nur die verdiente Fracht beanspruchen, und im dritten Fall ist der Schiffer und Verfrachter ebenfalls für die bereits aufgewendeten Kosten zu entschädigen.

Wegen der für die Fracht zu leistenden Zahlungen gilt nach alten und neuen Seerechten der Grundsatz, daß Fracht nur für das wirklich abgelieferte Gut bezahlt wird. Die Annahme der Waare verpflichtet den Empfänger zur Frachtzahlung. Ist Gewicht und Maß bestimmt, so geht dem Schiffer das Uebermaß und Uebergewicht zu Gute, dagegen er das Fehlende zu ersetzen hat. Frachtstücke ohne Angabe des Gewichts und Maßes sind nach der im Connossement angegebenen Anzahl zu überliefern. Haben Verfrachter und Schiffer dem Befrachtungscontracte Genüge geleistet, so kann der Befrachter niemals eine Verminderung der Fracht fordern, und es ist die volle Fracht für alle durch Zufall oder innern Verderb oder schlechte Emballage oder Fustage verschlechterte Güter zu zahlen. Fragt es sich, ob das richtige Quantum überliefert ist, so ist die besondere Eigenschaft der Waaren zu beachten. Viele verlieren an Masse (wie Flüssigkeiten durch Leckage), andere an Gewicht. Hier wird ein kleiner Ausfall dem Schiffer zu Gute gerechnet. Sind die Waaren zum größten Theil ausgelaufen und mehr, als beim Transport gewöhnlich verleckt, so kann der Empfänger den Rest an Bord stehen lassen, und statt der Frachtzahlung den Schiffer damit abfinden. Manche Waaren vermehren sich bei dem Transporte der Masse nach, wie durch Anziehen von Feuchtigkeit; hier schadet und nützt dem Schiffer die Mehrladung nichts.

Die Fracht und das Schiff stehen in einer so engen

Wechselwirkung, daß der Grundsatz: „das Schiff haftet für die Waare, und die Waare für das Schiff," allgemein angenommen ist. Der Empfänger kann danach wegen nicht richtig oder nicht vollständig abgelieferter Waare das Schiff mit Beschlag belegen, und der Schiffer kann sich wegen der Fracht an die Waare halten. Das letztere Recht wird dem Schiffer eingeräumt, so lange die Waare nicht durch Kauf oder Tausch, oder sonst lästige Weise in das Eigenthum eines Dritten übergegangen sind. Die Rechte der Fracht genießen auch alle Nebenkosten, wie Havarie, Primage, Caplacken, Kühlgeld ꝛc.

Eine besondere Art der Fracht ist die Fautfracht (faute du frel); sie entsteht dadurch, daß die Ladung von dem Befrachter, namentlich an einem dritten Orte, wohin sich der Schiffer zu deren Einnahme hat begeben müssen, gar nicht oder nicht gehörig geliefert wird. Wird die bedungene Fracht von dem Befrachter an dem Orte, von wo das Schiff ausgeht, nicht geliefert, so hat der Schiffer nur zu erklären, daß er zur Ladung bereit sei und den Befrachter in Verzug zu setzen, um den Rechtsanspruch zu begründen. War die Einnahme der Fracht an einem dritten Orte bestimmt, so ist der Protest wegen Mangel an Fracht, wegen Fautfracht, das gebräuchliche Beweismittel, indem dann bei der Entfernung des Befrachters die an den Correspondenten oder Agenten desselben ergangene Aufforderung des Schiffers, dem Schiffe die gehörige Ladung zu geben, so wie die Feststellung, daß derselbe sich in Verzug befunden, in feierlicher Weise in Gewißheit zu setzen ist.

§. 10.

Von Havarien und Seeschäden.

„Havarie" ist ein sehr ausgedehnter und verschiedenartiger Begriff; im weitesten Sinne des Worts werden darunter alle außerordentlichen Kosten, besonders aber alle Schäden, welche Schiff und Ladung vom Augenblicke des Abganges bis zur Wiederkehr gehabt haben, verstanden. Es bedeutet aber eigentlich das Wort nicht den Seeschaden selbst, sondern die Berechnung, Aufmachung und Erstattung desselben und die zu diesem Behufe vorzunehmende Zusammenwerfung von gewissen

Gütern zu einer gemeinschaftlichen Masse. Im Dänischen heißt Haverie noch jetzt jene Erstattung. Im Spanischen heißt Averia auch Anker- oder Hafengeld. Im Englischen ist average 1) die Viehsteuer, das Frohngeld, 2) die Havarie und 3) die gleiche Theilung oder Durchschnittsrechnung. Im Französischen heißt avarie, 1) jeder Seeschaden, 2) Hafen- oder Ankergeld, 3) alle außerordentlichen Ausgaben eines Schiffs.

Das Wort findet sich vor dem Jahre 1500 nicht in Urkunden, auch nicht in dem Lübeschen Seerecht von 1586, dem alten hanseatischen Seerecht von 1591. In dem revidirten hanseat. Seerecht von 1614 steht es nur in der Titelrubrik, (vom Seewurf und Haverey) nicht im Texte und es scheint ursprünglich nur ein bei den Kaufleuten übliches Wort gewesen zu sein. In den Seerechten romanischer Sprache (Consolato und Roles von Oleron) kommt das Wort auch nicht vor, Adelung leitet es von dem deutschen „Haven, Havennen, Have, Hafen" ab.

In den letzten Jahrhunderten sind folgende Eintheilungen entstanden:

1) Havarie ordinaire oder commune oder: kleine oder einfache Havarie.
2) Particuläre oder auch einfache Havarie.
3) Havariegrosse oder auch gemeinschaftliche Havarie.

Unter Havarie ordinaire werden alle gewöhnlichen Unkosten verstanden, die ein beladenes Schiff theils im Ausgangshafen, theils auf der Reise und bis es im Bestimmungshafen festgemacht ist, regelmäßig zu bestreiten hat. Diese Kosten wurden ehedem von Schiff und Ladung gemeinschaftlich getragen, jetzt trägt der Rheder die Reisekosten allein und schlägt sie mit auf die Fracht. Das französische und holländische Seerecht stellen daher auch den Grundsatz auf, daß der Rheder diese Kosten zu tragen habe, und rechnen die kleine Havarie gar nicht zur eigentlichen Havarie. Nach preußischem und spanischen Seerecht geschieht es auch jetzt noch, daß diese Unkosten zur Havarie gerechnet werden.

Zur particulären Havarie gehören alle Schäden und Kosten, welche nicht gemeinschaftlich vom Schiff und Gut getragen werden, sondern die der einzelne Rheder oder Befrachter nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu tragen hat. Es gehören hierher alle gewöhnlichen Fälle des Schiffbruchs, der Strandung, der Um- und Ueberseglung u. s. w., sei es, daß sie durch Zufall oder fremde, oder eigne Schuld erfolgen, den Fall der Havariegrosse ausgenommen.

Zur großen oder gemeinschaftlichen Havarie (Havariegrosse) werden im Allgemeinen alle Kosten und Schäden an Schiff oder Ladung gerechnet, die vorsätzlich gemacht werden, um das Schiff, die Ladung oder einen Theil derselben aus einer Gefahr zu retten. Hier ist am vollständigsten der Grundsatz, daß zwischen Schiff und Ladung eine gewisse Gemeinschaft stattfindet, ausgeprägt. Gewöhnlich bezeichnet man alle hierher zu rechnenden Fälle mit dem Namen des Seewurfs. Vorausgesetzt wird dabei, daß durch die absichtlichen Beschädigungen und Verluste das übrige Schiff und Gut aus der Gefahr gerettet worden ist. Da der Schiffer verpflichtet ist, alle zur Erhaltung und Bergung des Schiffes und der Ladung nothwendigen Mittel zur Ausführung zu bringen, so ist er auch zur Vornahme solcher Maßregeln berechtigt, die einem Theil des Schiffs oder der Ladung schaden; er kann in solchen Fällen einen Theil der Ladung über Bord werfen, den Mast kappen, prangen, stranden u. s. w., ohne dabei den alleräußersten Punkt der Gefahr abwarten zu müssen. In der Havariegrosse liegt eine ganz besondere Sicherung des Kaufmanns gegen willkührliche Handlungen der Beschädigung und Vernichtung der eingeladenen Güter, indem der Schiffer, oder doch der Rheder, einen verhältnißmäßigen Theil des Schadens tragen muß. Dabei kann es aber wohl auch vorkommen, daß der Schiffer eher zur Beschädigung des Schiffes, im Fall der Havariegrosse, zum Kappen der Taue, Masten u. s. w. schreiten wird, da die Befrachter ja einen Theil des dadurch zugefügten Schadens tragen müssen. Dies läßt sich jedoch nur ausnahmsweise annehmen, da es immer wieder im Interesse des Schiffers liegt, die nach seiner Ansicht besten Mittel zur Rettung des Schiffes und der Ladung zu ergreifen.

Havarie ist von Assecuranz wesentlich verschieden, oder beide haben vielmehr gar nichts mit einander Uebereinstimmendes. Die Havarie beruht auf einem Factum und Rechtssatze, die Assecuranz auf einem Vertrage. Jene bezieht sich nur auf einen bestimmten Fall, während diese sich auf alle möglichen Schäden erstrecken kann. Bei der Assecuranz decken dritte Personen den Schaden, bei Havariegrosse die Betheiligten. Die Havarie ist schon durch die Lex Rhodia de jactu eingeführt und hat viele Jahrhunderte gegolten, ehe die Assecuranz eingeführt worden ist.

Aus Allem ergeben sich folgende wesentliche Erfordernisse der Havariegrosse:

1) Es muß zur Beschädigung von Schiff oder Gut eine

für Schiff und Gut gemeinschaftliche Gefahr vorliegen, welche die Nothwendigkeit der Beschädigung herbeiführt;

2) der Schaden muß freiwillig, mit Absicht zugefügt sein;

3) die Absicht darf doch keine andere, als die Rettung des Schiffes sein;

4) es muß ein in Folge der bezeichneten Handlungen entstandener Schaden vorliegen;

5) Schiff und Gut, oder doch wenigstens das eine durch das andere, müssen durch den vorsätzlich verursachten Schaden auch wirklich gerettet sein;

Fälle der Havariegrosse sind:

1) das Werfen, der Seewurf;

2) der durch den Seewurf den übrigen Gütern oder dem Schiffe zugefügte Schaden;

3) der zur Erleichterung des Werfens absichtlich entstandene Schaden;

4) die mit Vorsatz zerbrochenen, gekappten und unbrauchbar gemachten Masten, zerschnittenen und gekappten Segel, Taue und Anker;

5) das Stranden, um einem totalen Verluste oder dem Feinde zu entgehen, absichtlich ausgeführt;

6) die Kosten und Schäden des Abbringens;

7) das Prangen, wenn ein Schiff zur Abwendung einer Gefahr das Schiff durch Aufsetzen einer außerordentlichen Zahl von Segeln übermäßig anstrengt, wobei Segel über Bord fliegen, Masten brechen und überhaupt das Schiff sehr leiden kann;

8) das Einlaufen in einen Nothhafen wegen Seegefahr, Furcht vor dem Feinde oder Seeräubern, wodurch Lootsengelder, Hafenunkosten, Leichtergelder, Beschädigungen und Verluste an Waaren, Lohn und Unterhaltung des Schiffsvolks während des Aufenthalts im Nothhafen aufgewendet sind;

9) Güter, die im Nothhafen zur Deckung der Havariegrosse-Kosten verkauft werden müssen;

10) die Fracht für verkaufte und geworfene Güter;

11) die Kosten der sogenannten Ranzionirung, d. h. die Güter, Schiffsgeräthschaften oder Gelder, die zur Auslösung aus der Gewalt des Feindes oder der Seeräuber verwendet worden sind;

12) aller Schaden, der dem Schiffe und der Ladung durch Vertheidigung gegen Feinde und Räuber zugefügt wurde;

13) die Verpflegung, Heilung, der Unterhalt, die Entschädigung von allen an Bord befindlichen Personen, die bei

der Vertheidigung von Schiff und Gut verwundet oder verstümmelt worden sind. Desgleichen die Kosten für deren Verwundungen, für Entschädigungen an Wittwen, Kinder u. s. w.;

14) Bergelohn an Kriegsschiffe und an Kaper für Wiedernehmung vom Feinde und Kosten dieserhalb aufgewendet;

15) die Reclamekosten, wenn Schiff und Ladung ungerechter Weise, namentlich auch im Fall des Embargo, angehalten, oder aufgebracht und beide durch den Schiffer reclamirt sind, wohin auch Lohn und Unterhalt des Schiffsvolks während des Liegens und Reclams gehört;

16) die Kosten, mit Inbegriff des vermehrten Soldes und des Unterhalts des Schiffsvolks, verursacht durch eine gewöhnliche und beim Abschluß der Befrachtung nicht vorhergesehene Quarantäne;

17) Kosten und Schäden der zufälligen An- und Uebersegelung;

18) die seit alten Zeiten hierher gerechneten Kosten der Admiralschaft, so wie nicht weniger die des neuern Convoi, wenn darüber nicht bei der Fracht Bestimmung getroffen ist;

19) der Schaden, der Ladung zugefügt, daß man Wasser durch die Luken hindurchgießt, um ein zufällig im Raum oder zwischen den Verdecken entstandenes Feuer zu löschen.

In Havariesachen lassen uralte Seeusancen und alle Seerechte zur Constatirung der betreffenden Facta eine besondere Art des Beweises nach, ohne jedoch andere rechtliche Beweismittel abzuschneiden: nämlich die sogenannte Verklarung und den Seeprotest, auch kann das Reisejournal benutzt werden, wenn es ordnungsmäßig geführt ist. Die Verklarung ist eine gewisse feierliche Beurkundung der von dem Schiffer auf der Reise erlebten Ereignisse und ausgeführten Handlungen, die auf Grund des geführten Reisejournals wo möglich vor einem Seegerichte und nur im Auslande von den betreffenden Consuln oder allenfalls vor andern Behörden vorgenommen wird. Gewöhnlich besteht sie aus den Aussagen des Schiffers, der Offiziere und des Schiffsvolks, vorkommenden Falls auch der Passagiere, die beschworen werden müssen. Ein einfacher Protest, ohne Zuziehung der Mannschaften, durch den Schiffer allein abgegeben, hat keine Beweiskraft. Gegen die Verklarung und jedes andere Beweismittel steht den Interessenten der Gegenbeweis, so wie die Einrede zu. Diejenigen, die Ersatz aus diesen Handlungen und Facten für erlittenen Schaden

ſuchen, haben ihr Eigenthum und die Höhe des Schadens nachzuweiſen. Die Abſchätzung des Schadens geſchieht gewöhnlich durch Sachverſtändige. Der Umfang und die Menge der über Bord geworfenen, beſchädigten und geretteten Güter wird durch die Connoſſements, Facturen, Ladungsmanifeſte und Declarationen dargethan.

Die auf Grund der geführten Beweiſe Gegenbeweiſe und angeſtellten Erörterungen aufgeſtellte Berechnung wird „Dispache“ genannt und faſt überall durch einen vom Staate dazu autoriſirten Beamten (Dispacheur) oder gerichtlich beſorgt.

Da der Schaden gemeinſchaftlich getragen werden muß, ſo müſſen nicht nur die Eigenthümer des untergegangenen, ſondern auch des geretteten Gutes gemeinſchaftlich zur Havariegroſſe beitragen und deren Werthshöhe ermittelt werden. Dazu gehören das Schiff, die Fracht, die Ladung und überhaupt Alles, was zur Zeit des Havariegroßereigniſſes ſich auf dem Schiffe befand, das den Schaden mittragen muß. Ausgenommen ſind

1) Alles, was die Seeleute und Paſſagiere an ihrem Leibe tragen;

2) die Proviſion des Schiffs und alle Victualien, ſo wie die Ammunition des Schiffs, Pulver, Kugeln u. ſ. w.;

3) Kleider, Gage und die ſogenannte Führung, alſo noch mehr die bloße Bagage der Schiffsmannſchaft und der Paſſagiere;

4) die Havarie- und Bodmereigelder.

Ueber die Heranziehung des Schiffs beſtehen in den verſchiedenen Geſetzen auch verſchiedene Grundſätze. Nach den Roles von Oleron und der franzöſiſchen Ordonnanz von 1615 hat der Rheder die Wahl, ob er vom Schiff oder von der Fracht beitragen will, nach dem Seerecht von Whisby hat der Eigenthümer der Ladung das Wahlrecht, das preußiſche Allgemeine Landrecht II. 8. §. 1868 und das ſpaniſche Handelsgeſetzbuch laſſen das Schiff nach ſeinem wahren Werthe, wie es aus der See an den Löſchplatz kommt, contribuiren. Das Hamburger Recht rechnet zu dieſem Werth allen Schaden, der in Havariegroß vergütet wird. Die engliſche Praxis legt die Taxe in der Police zum Grunde, nachdem der Betrag des theilweiſen Verluſtes davon abgezogen worden iſt.

Die Fracht hat nach ihrer ganzen Höhe, jedoch nach Abzug der Volkshauer, des Solds und des Unterhalts des Schiffers, der Offiziere und des Schiffsvolks beizutragen.

In Hinſicht der Ladung ſind alle zur Zeit des Havarie-

großunfalls am Bord des Schiffs befindlichen Güter contributionsfähig, also die gesammte Ladung, namentlich auch die geworfenen, im Nothhafen verkauften, an Seeräuber oder Feinde zum Loskauf übergebenen Güter. Ausgenommen sind die obgenannten Gegenstände. Der Beitrag bestimmt sich nach dem Werth der Waaren in Geld, den dieselben im Augenblick des Havariegroßereignisses haben. Wie dies zu ermitteln, lassen die Seerechte verschiedene Mittel zu. Praktisch scheint zu sein, den Werth, den die Waaren im gesunden Zustande am Löschplatze haben würden, als maßgebend anzunehmen. Der Beitrag der Waare zur Havariegroß und die Kosten, die Waare im Abgangshafen an Bord zu schaffen, dürfen nicht in Abzug gebracht werden. Nach dem neuesten holländischen Handelsgesetzbuche werden die Güter nach ihrem Werth am Löschplatze unter Abzug der Fracht, Eingangszölle und Entladungskosten, desgleichen der besondern Havarie, die während der Reise ihnen zur Last gefallen ist, geschätzt.

Um die aus der Havariegrosse zu gewährende Entschädigung jedes einzelnen Verletzten zu ermitteln, gehört aber nicht nur die Feststellung der beitragspflichtigen Gegenstände, sondern auch des zu ersetzenden Schadens. Wie Schiff, Fracht und Gut beitragspflichtig sind, so ist auch der an diesen Gegenständen entstandene Schaden zu ermitteln. Diese Schaden bestehen:

1) in den Unkosten, die zum allgemeinen Besten für Schiff und Gut verwendet worden sind;

2) dem Verlust des Schiffers an Fracht;

3) den Verlusten und der Beschädigung des Schiffes, die durch Taxe ermittelt werden;

4) den gänzlich untergegangenen und beschädigten Güter;

5) den Kosten der Aufmachung und Regulirung der Havariegrosse.

Durch Ermittelung der von den Schiffs- und Ladungsinteressenten zu leistenden Beiträge und der den einzelnen Interessenten zugefügten Verluste wird die Berechnung der zu gewährenden Entschädigung möglich. Da nun alle Interessenten, sie mögen Verluste erlitten haben, oder nicht, gemeinschaftlich dieselben tragen, damit der Einzelne nicht allzu sehr gedrückt werde, so folgt, daß der Verletzte erhält, aber auch wieder zahlt, der Nichtverletzte nur zahlt, aber nichts empfängt. v. Kaltenborn Th. II, S. 51 fl.

§. 11.
Von der Bodmerei.

Daß der Eigenthümer des Schiffs ſowohl als der Ladung dieſelben verpfänden kann, iſt ein Ausfluß des gemeinen Rechts und keine im Seerecht begründete Ausnahme. Es treten jedoch dabei mehrere Verhältniſſe ein, die nur in dem Seerecht vorkommen. Hierher gehören

1) das Römiſche Foenus nauticum, oder der Vertrag, nach dem ein Darlehn in Geld oder Werthgegenſtänden gegeben wird, die auf des Gläubigers Gefahr über See gehen;

2) der Großavanturvertrag, d. h. ein Darlehnvertrag, wodurch Gelder gegen hohe Zinſen zum Ankauf von Waaren, die über See gehen, dergeſtalt geliehen werden, daß der Darleiher ein dingliches Recht an den Waaren hat, dafür aber die Seegefahr, welche die Waare trifft, übernimmt;

3) der Bodmereivertrag, wodurch auf ein Schiff und deſſen Ladung oder auf das eine und das andere gegen eine bedungene Prämie oder Zins ein Darlehn in der Art hergegeben wird, daß das Schiff oder die Ladung oder beides als Pfand dafür haften, in dem Falle aber, daß die verpfändeten Gegenſtände ganz oder theilweiſe zu Grunde gehen, der Darleiher Capital und Prämie verliert, ſoweit nicht davon etwas gerettet iſt, wogegen der Schuldner bei glücklicher Fahrt ſowohl das Capital als die Prämie zu zahlen hat. Sie unterſcheidet ſich von dem Großavanturvertrag dadurch, daß die Verpfändung von Schiff und Gut im Nothhafen und zwar vorzugsweiſe von dem Schiffer (Capitain) vorgenommen wird. Auch gehört es weſentlich zu dem Begriff der Bodmerei, daß das verpfändete Object wirklich der Seegefahr ausgeſetzt wurde und der Capitain durch dringende Umſtände einen Nothhafen aufgeſucht hat. Dieſer Nothhafen kann ein Zwiſchenhafen und ein Beſtimmungshafen ſein, da Möglichkeit vorliegt, daß das Schiff mehrere Beſtimmungshafen hat und Gelder zur Rückreiſe bedarf. Der Darleiher heißt Bodmereigeber oder Bodmereigläubiger, der Schuldner Bodmereinehmer oder Bodmereiſchuldner und die Zinsentſchädigung Bodmereiprämie oder überhaupt Prämie. Die Bodmerei enthält einen Darlehns-, Verpfändungs- und Verſicherungscontract. Die Verpfändung iſt zum Beſten ſowohl des Gläubigers als des Schuldners, jener erhält ein Vorzugsrecht und dieſer wird im Fall des Unterganges der verpfändeten Gegenſtände von der Rückzahlungsverbindlichkeit befreit. Da der Darleiher die

Gefahr einer Sache, die einem Andern gehört, gegen eine Prämie übernimmt, so hat die Bodmerei den Charakter der Versicherung, nur mit dem Unterschiede, daß auch der Empfänger Gefahr läuft, denn geht das Object zu Grunde, so bekommt er keine Entschädigung, aber seine Gefahr ist immer geringer, als die des Darleihers, da er alle seine Forderungen durch den Untergang einer fremden Sache verliert, der Empfänger aber nur Gefahr seines Eigenthums trägt. Dagegen sind aber mehrere wesentliche Unterschiede bemerkbar: der Bodmereigläubiger zahlt vor dem Schaden, der Versicherer nachher; der Bodmereischuldner bezahlt nachher, der Versicherte vorher u. s. w., auch ist die Bodmerei nur ein dem Seerecht eigenthümliches Institut, während die Versicherung bekanntlich auch in andern Verhältnissen vorkommt.

Verbodmet kann werden, d. h. Gegenstand der Bodmerei sein: Alles, was ganz oder theilweise durch Seeunfälle verderben oder untergehen kann; es muß jedoch verkäuflich sein, so daß z. B. das Leben nicht verbodmet werden kann, demnach sind Gegenstände der Verbodmung: 1) das Schiff, 2) die Fracht, 3) die Ladung und 4) mehrere dieser Gegenstände zusammen. Nach allen Seerechten darf die Volkshauer, d. h. Gage der Schiffsmannschaft nicht verbodmet und nach preußischem Recht, Landr. II. 8 §. 2376 ist die Bodmerei allen denjenigen verboten, die bereits zu ihrem vollen gemeinen Werthe versichert haben.

Bodmerei können die Rheder, die Befrachter und der Capitain abschließen, die beiden erstern verbodmen nur ihr Eigenthum und es kann daher nur dasselbe als verhaftet angesehen werden. Das dem Capitain zustehende Recht ist nur auf bestimmte Fälle beschränkt und an Bedingungen geknüpft.

Am Wohnort der Rheder und an allen Orten, wo der Correspondent derselben und der Befrachter sich aufhält, ist die Verbodmung durch den Capitain nicht gestattet, vielmehr ist derselbe zur Bodmereiaufnahme nur dann befugt, wo er aus irgend einem Grunde mit seiner Rhederei sich nicht in gehörige Verbindung setzen kann und Gefahr im Verzuge ist. Ueberall muß eine Nothwendigkeit und keine andere Gelegenheit zur Geldaufnahme vorliegen. Er soll eher das Schiff, als die Ladung und beides nur, wenn er dadurch geringere Prämie erlangen kann, verbodmen. Sobald der Capitain unbefugter Weise einen Bodmereivertrag geschlossen hat, so bleibt derselbe, wenn der Dritte, mit dem er abgeschlossen ist, im guten Glauben war und die Nothwendigkeit der Verwendung nachweist, zwar giltig, der Rheder und resp. der Be-

frachter hat aber gegen den Schiffer den Anspruch auf Ersatz der ihm dadurch zugezogenen Kosten.

Der Bodmereivertrag wird gewöhnlich schriftlich abgeschlossen und ist in den Particularrechten mehrfachen Formalitäten unterworfen, die beobachtet werden müssen, wenn der Vertrag volle Giltigkeit haben soll. In Frankreich und Spanien ist er vor Notar und zwei Zeugen abzuschließen und 10 Tage spätestens nach dem Abschluß bei dem Handelsgerichte einzutragen; in Preußen ist ein nicht schriftlich abgeschlossener ungiltig, auch muß er auf den Schiffsurkunden und wenn Waaren verbodmet werden, auf dem Connossement verzeichnet sein. In der Regel muß der Contract 1) die Namen der Contrahenten, 2) die Angabe der aufgenommenen Summe, 3) die Angabe des Werths der verbodmeten Gegenstände, 4) die Bestimmung der Prämie, 5) die Benennung der verbodmeten Gegenstände, 6) den Namen des Schiffs und des Capitains, 7) die Zeit der Wiederbezahlung, 8) die Uebernahme der Seegefahr, 9) die nähere Bezeichnung der übernommenen Gefahr, 10) die Unterschriften der Contrahenten und 11) Ort und Tag des Abschlusses enthalten.

Der Bodmereibrief kann veräußert und cedirt werden. Die an Ordre gestellten Bodmereibriefe sind nach weit verbreiteter Usance negociable Handelspapiere und können durch bloße Indossements in derselben Form wie Wechselbriefe an Dritte übertragen werden.

Bei Concurrenz mehrerer Bodmereien gilt die Regel: „Die jüngere Bodmerei geht der ältern vor," wenn die erstere so angesehen werden muß, als ob sie die Mittel geboten habe zur Erhaltung des Schiffes und überhaupt des Bodmereigutes und ohne sie die ältern Gläubiger ihre Sicherheit völlig würden verloren haben. Sonach geht jede im Nothhafen und überhaupt während der Reise rechtsbeständig abgeschlossene Bodmerei derjenigen Bodmerei, die im Abgangshafen zur Ausrüstung oder Ausbesserung des Schiffs vom Rheder aufgenommen worden ist, vor. Dagegen haben die im Abgangshafen zu gleichen Zwecken abgeschlossenen Bodmereien unter sich gleiche Rechte.

Obgleich der Bodmereigeber durch Pfand ein privilegirtes Recht hat, so gehen ihm doch die Forderungen, die ihre Entstehung von der Thätigkeit der verbodmeten Gegenstände herschreiben, vor. Es sind dies 1) der Bergelohn, 2) das Lootsgeld, Tonnengeld, Hafenunkosten, Erhaltung und Lagerungskosten, 3) die Volkshauer, 4) die zur Anschaffung von Lebens-

mitteln oder zur Herstellung des Schiffs auf der Reise aufgenommenen Summen und die Havariegroß, die seit Schließung der Bodmerei entstand. Vergl. Kaltenborn Th. 1. § 48. S. 97 flgd.

§ 12.

Der Seekrieg.

Die Bemühungen der Friedensfreunde einen ewigen Landfrieden herzustellen, sind nicht nur gänzlich mißglückt, sondern die Vorläufer eines gewaltigen Krieges geworden und die Wünsche der Völker sind fast auf den engen Raum beschränkt, es möge das Streben, dem Krieg seine Schrecken möglichst zu nehmen, von Erfolg sein. Es mag wahr sein, daß in allzu langen Frieden die Völker erlahmen, in Feigheit, Knechtssinn und schnöden Sinnengenuß versinken, aber ebenfalls so wahr ist es, daß in lang andauernden und allgemeinen Kriegen die Völker verwildern, wie verarmen, die herrlichsten Schöpfungen des Friedens überall in Trümmer gehen, und was die frühern Geschlechter zum Nutzen der Nachkommen erbaut, gesammelt und sorgsam gepflanzt haben, oft bis auf die letzte Spur vertilgt wird. Der lange Frieden hat uns in Vergessenheit der ungeheuren Kriegsleiden eingewiegt, welche vor dieser Friedensperiode ein Vierteljahrhundert hindurch über den meisten Ländern Europas gelegen waren und denen wir damals außer unfruchtbaren Klagen und Friedensbemühungen fast nichts zur Abwehr oder Heilung entgegenzusetzen vermochten. Wer sich des Jammers und der Noth jener Zeit erinnert, der erkennt das dringende Bedürfniß und die Forderung auf eine menschenmöglich thunlichste Verringerung der Kriegsleiden und eine der Klugheit und der Humanität wenigstens annähernd entsprechende Vertheilung und Ausgleichung derselben. Läßt sich eine die theoretischen Anforderungen völlig befriedigende Regelung nicht erwarten, so läßt sich doch Vieles thun, wenn man mit redlichem Willen, klarem Verstande und beharrlichem Eifer ans Werk geht. Es ist — man darf es sich nicht verhehlen — Außerordentliches versucht und erstrebt worden, um ein solches Ziel zu erreichen, aber es läßt sich nicht leugnen, daß der lange Frieden dazu nicht benutzt wurde,

daß der lange Weltfrieden alle jetzt auftauchenden Fragen unberührt ließ und daß die jetzigen Anstrengungen unter dem Geräusch der Waffen vielleicht zu spät kommen. „Krieg ist Krieg" ist die geistreiche Erklärung des letzten und äußersten Rechtsmittels zur Schlichtung internationaler Streitigkeiten. Die Gelehrten haben sich außerordentliche Mühe gegeben und dickleibige Bände geschrieben, um den Begriff „Krieg" in ein System zu bringen und die Rechte und Pflichten der streitenden Parteien unter einander mit haarspaltigem Scharfsinn abzuwägen und festzustellen. Sie versuchten Humanität in den Krieg zu bringen und vergessen, daß zwei entgegengesetzte Pole sich nicht unter einen Hut beugen. Die Ruhe der Studirstube und das Getümmel des Kriegsschauplatzes können nicht von einander verschiedener sein als Humanität und Krieg. Die beste Definition des Kriegs ist einige Monate Kriegspraxis, ein Blick auf die letzten Ereignisse, die noch nicht einmal eine große Schlacht gebracht haben und doch eine ganze Galerie von Gegensätzen der Humanität liefern. Nur zwei Beispiele: Als die Retter der Menschheit und Beschützer des alleinigen wahren orthodoxen Glaubens gegen die Barbarei der Türken rücken die Russen in die Donaufürstenthümer ein, nehmen dabei Alles in Beschlag, was brauchbar und genießbar ist, und wenn sie aus strategischen oder auch politischen Gründen als unbesiegbares Heer abziehen müssen, vernichten sie Alles, was sie nicht mitnehmen können, daß die armen Bewohner der Moldau und Walachei froh sind, ihre alten Bedrücker wieder einziehen zu sehen und sie freudig begrüßen. — Die humanen Verkündiger des Friedens stellten nach der Schlacht von Oltenitza die Friedensbereitschaft Rußlands in gewisse Aussicht, hielten es aber zugleich für gerecht und billig, daß vorher Rußland seine Waffenehre rette. So mußte denn die Belagerung von Festungen, die Verwüstung von Städten und Dörfern, die Niedertretung von Saaten und Fluren und die Niedermetzelung einer Anzahl orthodoxer Russen und rechtgläubiger Türken zur Rettung der militärischen Ehre vorgenommen werden und jetzt — wo an eine große Waffenthat Rußlands Niemand mehr recht denken will — wird Rußland ganz andere Dinge, gegen die das jetzt Erlebte Spielerei ist, auszuführen haben, um seine Waffenehre zu retten. Mit dem Fehlschlagen der den russischen Waffen zugedachten Genugthuung war an eine Annahme der Wiener Conferenzbeschlüsse und des französisch-englischen Ultimatums nicht mehr zu denken. Sollte einmal wirklich den Russen es gelingen, die Scharte

auszuwetzen, ſo werden jedenfalls die Türken, Engländer oder Franzoſen wieder zur Erhaltung ihres Kriegsruhms eine glänzende Waffenthat ausführen müſſen, und ſo wird der Krieg eine Schraube ohne Ende. Es ſoll hiermit angedeutet werden, daß der Krieg kein Maß und Ziel kennt und nur mit der gänzlichen Erſchöpfung der einen Partei enden wird.

Doch ſeien wir gerecht! Auf alle die, welche dieſen unſeligen Krieg heraufbeſchworen, die ganze Laſt der Verantwortlichkeit! Allen denen, die aufrichtig den Frieden geſucht und es an Selbſtverläugnung nicht haben fehlen laſſen, die Ruhe Europas zu erhalten, die vollſte Anerkennung! Nie wohl haben England und Frankreich weniger Leidenſchaftlichkeit, nie mehr Mäßigung an den Tag gelegt, als jetzt, wo ſie genöthigt von Rußland, an dem Krieg ſich betheiligen müſſen. Die Kriegserklärung Englands und Frankreichs ließ befürchten, daß bei dem nunmehr unvermeidlich ausbrechenden Seekrieg alle die Scenen ſich wiederholen müßten, die in den frühern Seekriegen den Untergang des ganzen Handels zur See herbeiführen. So gräulich der Krieg zu Lande iſt, der Krieg zur See in früherer Zeit ſchonte weder Freund noch Feind noch Neutrale, es waren nicht die vernichtenden Schlachten allein, die die kämpfenden Mächte mit ihren hölzernen Feſtungen auf dem flüſſigen Ozean fochten, es waren die Verfolgungen der friedlichen Schiffe durch die privilegirten Seeräuber, die ein Kunſtausdruck „Kaper" nennt, es war der Krieg Aller gegen Alle! Es ſchien, als ob eine kräftige Kriegführung nur möglich ſei, wenn alles Eigenthum von unbetheiligten Privatperſonen zerſtört würde.

Werfen wir einen Blick auf die Geſchichte der Seekriege, ſo finden wir, daß viele Nationen, um die Nachtheile weniger fühlbar zu machen, mit einander Verträge ſchloſſen, aber wir ſehen auch, daß die ſich mächtig dünkenden Seemächte den Seekrieg als ein herrliches Mittel erkannten, die übrigen Staaten von der Benutzung des Meeres auszuſchließen. Auch England und Frankreich können von der Anwendung dieſes auf Gewalt baſirten Grundſatzes nicht freigeſprochen werden und gerade dieſe beiden Staaten waren es, die in ihrer gegenſeitigen Eiferſucht alle gegen die Beſchwerden der Seekriege und die Art ihrer Führung geſchloſſenen Verträge anderer Nationen zu vernichten ſuchten. Die zwiſchen beiden Staaten ſchwebenden Fragen namentlich waren es, die der Löſung dieſes Theils des Völkerrechts hindernd in den Weg traten und jeder andern Nation die Luſt benahmen, darüber einen

Stellung anzunehmen. Die Rußland von seinen Verehrern zugeschriebenen Verdienste in Einrichtung des Vertrags vom 21. Februar 1780, der die bewaffnete Neutralität ins Leben rief und hauptsächlich zur Begründung russischer Macht auf der Ostsee diente, ist längst verjährt. Kaum hatte es sich 1780 zum Beschützer der neutralen Flagge aufgeworfen, so wollte es 1793 Frankreich aushungern, 1800 proclamirte es wieder die Rechte der Neutralen, 1801 gab es sie auf, 1807 proclamirte es sie zum dritten Male und 1809 confiscirte es jedes neutrale Schiff, dessen Ladung mehr als zur Hälfte aus feindlichem Eigenthum bestand. Schweden, Spanien, Dänemark u. s. w. sind nicht weniger schwankend in dieser Frage gewesen, während England stets auf seinen alten illiberalen Grundsätzen beharrte und sogar mit Nordamerika, das seit 1780 die Grundsätze der bewaffneten Neutralität gegen alle Nationen, die Gleiches thaten, anerkannte, am 19. Nov. 1794 einen Vertrag abschloß, dessen 17. Artikel Feindesgut auf Freundesschiffen als verfallen erklärte. Als Frankreich gegen diesen Vertrag protestirte, antworteten die Amerikaner: sie würden die Verträge halten, in denen der Grundsatz „frei Schiff frei Gut" festgestellt sei: aber sie seien nicht bindend für eine dritte Nation, England würde die alte Regel ausgeführt haben, ob sie dieselben anerkannt hätten oder nicht, sie hätten also England weiter nichts zugestanden, als wozu es sich schon berechtigt halte und es sei weder ihrer noch der Flagge der Verbündeten etwas vergeben.

Es war vorauszusehen, daß die Verbindung Englands mit Frankreich zu einer gemeinschaftlichen Kriegsführung gegen Rußland manche zwischen den beiden Ländern schwebende und für die übrigen Staaten Europas wichtige Frage lösen und auf die Grundsätze des mächtigern Seestaates einen mildernden Einfluß ausüben würde, vorzüglich da England durch Aufhebung der Navigationsacte und der Annahme eines mildern Zollsystems, das sogar von Vielen als Freihandelssystem angesehen wird, das starre exclusive Wesen abgestreift und der größern Concurrenz sich Preis gegeben hatte. Die dem Manifeste vom 28. März angefügte Erklärung über die Rechte der Neutralen während des bevorstehenden Seekrieges ist als ein großer völkerrechtlicher Fortschritt und mächtiger Sieg der Civilisation anzusehen. England mit Frankreich willigt für jetzt darein, den Rechten, die ihm Kraft des Völkerrechts als kriegsführender Macht angehören, zu entsagen, dagegen beharren die Seemächte bei der gewiß gerechtfertigten Ausnahme,

geschmuggeltes Kriegsmaterial in Beschlag zu nehmen und die Neutralen am Befördern der feindlichen Depeschen zu verhindern. Auch behielten sie das Recht fest, die Neutralen am Verletzen einer jeden wirklichen Blokade, die mittelst einer hinreichenden Macht vor die Festungen, Rheden oder Küsten des Feindes gelegt werden soll, zu verhindern. Dagegen werden die englischen und französischen Schiffe nicht das an Bord eines neutralen Fahrzeugs befindliche feindliche Eigenthum in Beschlag nehmen; es sei denn, daß dieses Eigenthum aus verbotenem Kriegsmaterial besteht, auch gedenkt weder England noch Frankreich das Recht in Anspruch zu nehmen, das an Bord feindlicher Fahrzeuge vorgefundene Eigenthum der Meuterer zu confisciren und erklärt, bewogen von dem Wunsch, so viel als möglich die Leiden des Krieges zu vermindern und seine Operationen auf die regelmäßig organisirten Staatskräfte zu beschränken, für den Augenblick nicht gewillt zu sein, Kaperbriefe zu verabfolgen und zur Ausrüstung von Corsaren zu ermächtigen.

Was Jahrhunderte lang von der Handelswelt, den Staatsrechtslehrern und allen schwächern Seestaaten angestrebt worden ist, ohne eine günstige Entscheidung zu erlangen und immer nur Papier geblieben war, ist durch diese Erklärung möglich und es haben England und Frankreich ein großes Verdienst um die künftige Erleichterung der Verkehrsverhältnisse und die Erhaltung des Handels sich erworben. Für Englands Regierung ist diese Erklärung um so ehrenvoller, da sich die größten Rechtsautoritäten gegen eine solche Aufgabe der alten Rechtsgrundsätze erklärten und die Vorliebe der Engländer für alte Rechtsinstitute, wenn sie auch noch so ungerecht oder abgeschmackt sein sollten, bekannt ist. An dem Zusatz „für jetzt" kann man um so weniger Anstoß nehmen, da es sich wohl von selbst versteht, daß die Seemächte denjenigen Staaten gegenüber, die nicht gleiche Zugeständnisse machen und in gleicher Weise handeln, sich das Retorsionsrecht vorbehalten und ihnen vollkommen frei stehen muß, gegen alle Nationen, die die Reciprocität nicht ausüben, die alten Grundsätze anzuwenden. Den bedeutendsten Gewinn, den die Erleichterungen bieten, werden die Verträge bringen, deren Abschließung künftig möglich ist, da allerdings noch Vielerlei übrig bleibt, was auf den Handel zur See in Kriegszeiten störend einwirkt und nur durch feste Verträge beseitigt werden kann. Das Interesse Englands ist mit dem der übrigen Staaten gleich, nachdem es klar geworden ist, daß der eigene

Vortheil im Handel nicht in der Ausschließung oder Beschränkung des Andern liegt, sondern jede Erleichterung, Erweiterung und Ausdehnung ihn nach allen Seiten hin fruchtbarer und segensreicher macht.

Freilich läßt sich auch im gegenwärtigen Kriege noch nicht sagen, daß Privateigenthum vor dem Feinde sicher sei. Während bei einem Landkriege dasselbe mehr oder weniger geachtet wird, wird es immer noch, sobald es einem Unterthan des feindlichen Staates zugehört, als gute Prise angesehen. Nur so viel geschah, daß die Westmächte, die Türkei und Rußland den feindlichen Schiffern eine bestimmte Frist stellten, sich ungehindert aus dem betreffenden Lande zu entfernen. Von Seiten der Westmächte wurden vier verschiedene Befehle der Kriegserklärung beigefügt. Der erste Befehl verkündigte allgemeine Repressalien-Gestattung gegen Schiffe, Fahrzeuge und Waaren des Kaisers aller Reußen und seiner Unterthanen oder der innerhalb seines Gebiets Wohnhaften, d. h., daß besagte Schiffe, Fahrzeuge u. s. w. von Ihrer Majestät Flotten und Schiffen (nicht von Kaperern) aufgebracht und vor einen britischen Admiralitäts-Gerichtshof zur Aburtheilung geführt werden dürfen. Der zweite Befehl ordnete an, daß bis auf Weiteres kein englischen Unterthanen gehörendes Schiff nach einem russischen Hafen verkehren darf, so wie daß auf alle russischen Fahrzeuge, die in britischen Häfen einlaufen, und auf alle an Bord befindlichen Waaren und Personen Embargo zu legen ist, vorbehältlich der in dem dritten Befehl gestatteten Ausnahmen. In diesem dritten Befehle nämlich wurde allen bei der Kriegserklärung liegenden russischen Handelsfahrzeugen eine Frist von sechs Wochen (bis zum 10. Mai) zur ungehinderten Ladung und Abfahrt verstattet; solche russische Schiffe sollten, wenn auf hoher See von englischen Kreuzern angehalten, die Erlaubniß zur weitern Heimfahrt erhalten, falls sich aus ihren Schiffspapieren ergäbe, daß sie ihre Ladung vor Ablauf der obigen Frist eingenommen haben und falls sich an Bord keine Kriegs-Contrebande, kein in russischen Diensten stehender Land- oder Seeoffizier und keine Depesche von der russischen oder an die russische Regierung befindet; ferner daß russische Handelsfahrzeuge, die vor dem Erlaß des Befehls, d. h. vor dem 29. März 1854 aus irgend einem ausländischen Hafen nach einem britischen abgesegelt sind, die Erlaubniß haben, in letzterem einzulaufen, ihre Cargo auszuladen und ungehindert wieder abzufahren. Der vierte Befehl bezog sich auf die Vertheilung

der zu machenden Prisen. Der Netto-Ertrag der Prisen soll ausschließlich unter diejenigen Offiziere und Leute vertheilt werden, die nicht blos zu der Bemannung des Schiffes oder Geschwaders gehören, welches die Prise gemacht hat, sondern an der Action selbst Theil genommen haben. Prisen, die von englischen Schiffen in Verbindung mit Schiffen von Alliirten Englands erbeutet worden sind, sollen zu gleichen Theilen im Verhältniß zur Anzahl der Offiziere und Leute unter die englische und die alliirte Streitmacht getheilt werden. Ein Flaggen-Offizier erhält ein Zwanzigstel von dem Netto-Ertrage der gemachten Prise; wo der Flaggen-Offiziere zwei sind, erhält der erste zwei Drittel und der nächste im Commando ein Drittel des zwanzigsten Theiles; wo der Flaggen-Offiziere mehr als zwei sind, erhält der oberste die eine Hälfte und die andere Hälfte fällt zu gleichen Theilen an die jüngern Flaggen-Offiziere.

Rußland gestattete ebenfalls durch Verfügung vom 6. (18.) April 1854 den englischen und französischen in russischen Häfen befindlichen Kauffahrteischiffen eine sechswöchentliche Frist zur Einnahme ihrer Ladungen und zum ungehinderten Absegeln ins Ausland. Ausnahmsweise und zwar Kriegsrücksichten halber wurden die beiden englischen Schiffe „Anna Maclister" und „William Broderick" (es sollen die beiden einzigen englischen Schiffe in nördlichen Häfen gewesen sein, sie sind auch durch Ordonnanz vom 12. Mai nachträglich ins Ausland frei entlassen worden) bis auf Weiteres zurückbehalten. Denjenigen englischen und französischen Schiffen, die nach ihrem Auslaufen aus russischen Häfen auf dem Meere russischen Kreuzern begegnen, wurde von diesen, auch selbst nach Ablauf des bestimmten Termins gestattet, ihre Fahrt fortzusetzen, sobald es sich nur aus der Beprüfung der Schiffspapiere ergab, daß die auf solchen Schiffen befindlichen Ladungen noch vor Ablauf des obenerwähnten Termins eingenommen waren. Das Eigenthum englischer und französischer Unterthanen auf Schiffen neutraler Nationen wurde als unantastbar erkannt; auch wurden englische und französische Waaren unter neutraler Flagge, selbst wenn sie englischen oder französischen Unterthanen angehören sollten, in russischen Häfen zugelassen, und ist das Eigenthum von Unterthanen neutraler Mächte, das auf feindlichen Schiffen gefunden wird, der Confiscation nicht unterworfen; ausgenommen sind Ladungen und Gegenstände, die nach dem Völkerrechte als Kriegs-Contrebande betrachtet werden.

Diese anscheinend sehr liberalen Grundsätze haben leider die Russen nicht zur Ausführung bringen können, da die englische Flotte bald nachher sämmtliche Küsten des russischen Reichs im Norden und Süden in Blokadezustand versetzte und dadurch die Schifffahrt nach russischen Häfen ohne die Erlaubniß der Engländer unmöglich machte. Dagegen kamen aber die Verfügung wegen der neutralen Schiffe im Hafen von Odessa, nach welcher die dort am 25. April befindlichen Schiffe unter neutraler Flagge den Hafen nicht verlassen durften, so lange die feindliche Flotte im Angesicht der Stadt liege, so wie die Verfügung vom 14. (26.) April wegen des Schifffahrtsverkehrs in den Donaumündungen, daß auf Schiffe unter englischer und französischer Flagge Beschlag zu legen sei und alle Schiffe neutraler Nationen binnen acht Tagen auszulaufen hätten, und endlich der Circular-Erlaß, betreffend die Vertheidigung von Finnland, wonach alle Leuchtfeuer an der Küste Finnlands auszulöschen, die Lootsenstationen in das Innere zu verlegen, und alle Baacken und sonstigen Seemarken wegzunehmen seien, sehr treulich zur Anwendung. Dabei ist es auch kein Geheimniß geblieben, daß Rußland außerordentlich thätig gewesen ist, die Nordamerikanischen Freistaaten zur Ausstellung von Kaperbriefen zu bewegen, aber gänzlich Fiasco gemacht hat. Nordamerika hat sogar noch mehr gethan. Als die Westmächte durch fernere Proclamationen neutralen und englischen Schiffen gestatteten, russische Producte, sofern sie nicht Kriegs-Contrebande sind, mittelbar und unmittelbar holen, verladen und verkaufen zu dürfen, nur daß sie in keinen feindlichen Hafen einladen könnten, so belobten die offiziellen Blätter in außerordentlicher Weise diese neue Humanität der Westmächte. Viele wollen wissen, daß diese Humanität durch den Respect vor Amerika, dem die Handelsmarinen jene Vergünstigungen zu verdanken haben, geboten wurde. Die amerikanische Regierung habe den verbündeten Seemächten in dürren Worten zu erkennen gegeben, daß sich ihre Handelsschiffe keine Durchsuchung würden gefallen lassen und daß es nur zwei Principien gebe, die in solchen Fällen Stich halten: entweder das alte, strenge Seekriegsrecht, welches die Ausrüstung von Kapern gestattet, oder die Anerkennung der schon von Franklin befürworteten Principien, daß „Feindes Gut unter neutraler Flagge zum neutralen Gut wird," oder daß „frei Schiff auch frei Gut sei."

Alle Schifffahrt treibenden Nationen Europa's beeilten

sich, thatsächlich ihre Zustimmung zu den Maßregeln der Westmächte zu geben, erklärten keine Kaperbriefe auszustellen und erließen darüber besondere Verordnungen, deren Inhalt in dem folgenden Erlaß der k. k. Ministerien des Aeußern, des Innern, der Justiz und des Handels in Oesterreich zusammengefaßt ist:

Es ist die Annahme oder Benutzung von Kaperbriefen (Lettres de marque) unter irgend welcher Form und Flagge, so wie jede wie immer geartete Betheiligung an der Führung, Bemannung oder Ausrüstung von Kapern untersagt. Wer dawider handelt, hat nicht nur keinen Schutz gegen andere Staaten zu erwarten, sondern ist als Räuber zu bestrafen. Das Einlaufen fremder Kaper in diesseitigen Häfen ist, mit Ausnahme dringender Seegefahr auf möglichst kurze Zeit, verboten. Es ist verboten und wird geahndet, auf Schiffen unter österreichischer Flagge Truppen der kriegführenden Staaten zu transportiren oder den Letztern Gegenstände, die nach dem allgemeinen Völkerrechte oder besondern allgemeinen kundgemachten Anordnungen der betreffenden Regierungen als Kriegs-Contrebande gelten, zuzuführen. Von solchen Gegenständen darf auf einem Schiffe im Verkehr mit jenen Staaten nur so viel vorhanden sein, als zu dessen eigenem Gebrauche oder zu dessen Vertheidigung unumgänglich nöthig ist. Den betreffenden Schiffen ist das Einlaufen in Plätze und Häfen, die von einer der kriegführenden Mächte belagert oder mit Aufstellung einer angemessenen Streitkraft thatsächlich blokirt sind verboten. Außerdem sind sie berechtigt ungeachtet des bestehenden Kriegs ihren Handel und Verkehr mit den Häfen der im Kriege begriffenen Mächte fortzutreiben und eben so dürfen die Kauffahrteischiffe der kriegführenden Staaten wie vorhin in alle österreichische Häfen ungehindert einlaufen, sich darin nach Belieben aufhalten, Ausbesserungen vornehmen u. s. w., in sofern sie dabei die bestehenden Gesetze und Anordnungen beobachten und ihr Benehmen den Regeln der Neutralität gemäß ist. In der Erwartung, daß der neutrale Handel von den kriegführenden Mächten gehörig werde respectirt und daß die üblichen Befugnisse der Kriegführenden nur unter Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen oder etwaigen vertragsmäßigen Modalitäten werden ausgeübt werden, haben sich die neutralen Seefahrer auf offenem Meere der allfälligen Visitation von Seite der fremden Kriegsschiffe nicht zu widersetzen, sondern im Gegentheil die Schiffspapiere, welche die Neutralität beweisen, ohne Anstand vorzuzeigen, davon

keine in die See zu werfen noch sonst zu vernichten, viel weniger davon falsche oder doppelte oder geheime am Bord zu halten. Sollte ein neutrales Schiff ungebührlich behandelt werden, so ist bei der nächst gelegenen betreffenden Consular- oder sonstigen Behörde zur Erlangung der Entschädigung und Genugthuung Anzeige zu erstatten. — Ein eben so großes Interesse hat folgende Bekanntmachung der schwedischen Regierung der, Seitens des schwedischen Handels und der Schifffahrt während des Kriegs zwischen fremden Gemächten zu beobachtenden Vorsichtsmaßregeln, von der wir das Wichtigste herausheben. Nach §. 1 muß das schwedische Schiff mit Papieren versehen sein, die seine Neutralität bekräftigen, ohne daß diese Papiere näher bezeichnet werden. §. 2 untersagt den Gebrauch falscher Schiffspapiere oder Connossements, so wie das Aufhissen einer ausländischen Flagge. Der §. 3 regulirt die Zulassung fremder Seeleute und das Maximum derer, die aus den Reihen einer kriegführenden Macht genommen werden dürfen. Jede Veränderung des Mannschaftsbestandes soll in die Seemannsrolle eingetragen und die Richtigkeit der Angabe durch den schwedischen Consul oder durch eine amtliche oder sonst zeugnißfähige Person am Orte beglaubigt werden. §. 4 enthält Vorschriften des Verhaltens bei einer Blokade. — „Alle Arten von Waaren," sagt §. 5, „auch solche, welche einem Unterthanen der kriegführenden Mächte gehören, können ohne Hinderniß von schwedischen Schiffen geführt werden, ausgenommen die sogenannte Kriegs-Contrebande. Darunter versteht man Kanonen, Mörser, alle Arten Waffen, Bomben, Granaten, Kugeln, Flinten, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Harnische, Spieße, Gehänge, Patrontaschen, Sattel und Zeuge, wie überhaupt alle Fabrikate, welche unmittelbar zur Kriegführung dienen." Diese schwedische Definition der Kriegs-Contrebande harmonirt gänzlich mit den Bestimmungen des preußischen Allgemeinen Landrechts. — Nach §. 7 darf sich kein schwedisches Schiff im Dienst einer kriegführenden Macht verwenden lassen. §. 8 verbietet die Kaperausrüstung. Keinem Schweden ist erlaubt, Dienste auf fremden Kriegsfahrzeugen zu nehmen. Fremde Kaper werden, nach §. 9, in schwedische Häfen so wenig zugelassen als aufgebrachte Kriegsfahrzeuge, auch dürfen schwedische Unterthanen von Kapern aufgebrachte Güter nicht erhandeln. Der Untersuchung der Schiffspapiere durch ein Kriegsschiff der kriegführenden Mächte soll sich laut, §. 10 und 11, jedes schwedische Schiff, das nicht unterm Schutze eines

bewaffneten Convoi segelt, fügen. Im Fall der Convoyirung dagegen wird der Schiffer lediglich an das K. Reglement vom 10. Juni 1812 verwiesen, welches die Verpflichtungen gegen den Commandeur des Convoi feststellt. — Wird ein Schiffer (§§. 12 und 13), ungeachtet er diesen Vorschriften nachkam, wider Tractate und Völkerrecht belästigt, so darf er von dem nächsten schwedischen Consul die kräftigste Unterstützung erwarten, um diejenige Genugthuung und den Schadenersatz, welche er fordern kann, zu erlangen; falls aber ein schwedisches Schiff aufgebracht wird, soll der Capitain dem schwedischen Consulat des Hafens, wohin es gebracht wurde, oder dem nächstbestellten Consulat einen vollständigen Bericht des Vorfalls erstatten.

Auf dieselbe Art wurde der Handels- und Schifferstand gewarnt, solche Schiffe, die bisher unter der Flagge eines der kriegführenden Staaten gefahren haben, anzukaufen. Schon in frühern Seekriegen ist die Frage Controvers gewesen, ob ein Schiff, welches, nach erfolgter Kriegserklärung, aus der Handelsmarine einer der kriegführenden Mächte in die Handelsmarine einer neutralen Macht übergegangen ist, auf die Privilegien der neutralen Flagge Anspruch habe, und auch gegenwärtig scheinen die Seemächte bei Beantwortung dieser Frage von verschiedenen Grundsätzen auszugehen. In der Sitzung des britischen Unterhauses vom 30. März 1854 wurde von einem Parlamentsmitglied die Frage gestellt: ob, wenn ein russisches Schiff, um der Aufbringung zu entgehen, verkauft und von einem mit der Ursache des Verkaufs bekannten Neutralen bona fide angekauft worden sei, dieses Kaufgeschäft von den britischen Kreuzern anerkannt werden würde, und zwar in dem Falle, wenn das Schiff seine russische Mannschaft behalte, oder in dem Falle, wenn es nach dem Verkaufe mit einer neutralen Mannschaft versehen werde. Der Attorney-General beantwortete diese Frage dahin, daß der Verkauf eines russischen Schiffes an einen Neutralen, um dasselbe der Aufbringung zu entziehen, wenn es ein bona fide abgeschlossenes Geschäft sei, durch das Gesetz geschützt werden würde, und daß selbst die Beibehaltung der russischen Bemannung hierin zwar keinen Unterschied machen, wohl aber einen Verdacht gegen die bona fides begründen könne. Britischer Seits würden also einem unter den angegebenen Umständen verkauften Schiffe die Privilegien der neutralen Flagge zugestanden werden, es würde indeß der Rheder nöthigenfalls die bona fides zu beweisen, d. h. durch vollständige Beweismittel darzuthun haben, daß ein wirkliches Kauf-

geschäft und nicht blos ein zum Zweck der Sicherung gegen die feindlichen Kreuzer abgeschlossenes Scheingeschäft vorliege. Anders scheint die französische Regierung die Sache zu betrachten. Schon in dem „Moniteur" vom 19. Mai 1854 findet sich die beiläufige Bemerkung, daß nach der französischen Gesetzgebung (nämlich dem Artikel 7. des Réglement concernant la navigation des bâtiments neutres en temps de guerre vom 26. Juli 1778) Schiffe, welche in Feindesland gebaut oder feindliches Eigenthum waren, nur dann als neutral anzusehen seien, wenn urkundlich nachgewiesen werde, daß sie vor Beginn der Feindseligkeiten durch Kauf oder Cession neutrales Eigenthum geworden sind. In Uebereinstimmung hiermit hat neuerlich, nach einer Bekanntmachung der Handelskammer zu Bremen vom 30. Mai, das dasige französische Consulat amtlich mitgetheilt, daß in Frankreich hinsichtlich der von Neutralen angekauften feindlichen Fahrzeuge nach den angeführten Bestimmungen des Reglements von 1778 verfahren werde.

Fassen wir dies Alles zusammen, so finden wir

1) daß feindliches Gut auf feindlichen Schiffen der Confiscation durch die dem Staat gehörigen Schiffe unterliegt,

2) daß die Kaperei aufgegeben ist,

3) daß die neutrale Flagge die Ladung deckt und neutrales Gut selbst auf feindlichen Schiffen respectirt wird,

4) daß der neutralen Flagge verboten ist, den Feind durch Zusendung von Kriegsmaterialien, Contrebande und Depeschen zu unterstützen,

5) daß die Blokade nicht durchbrochen werden darf und

6) daß das Durchsuchungsrecht fortbesteht.

Hält man den frühern Stand dieser wichtigen Angelegenheit mit den jetzt bewilligten Concessionen zusammen, so wird sich ergeben, daß allerdings wesentliche Vortheile für die Erhaltung des Handels erlangt sind, aber doch immer noch genug übrig bleibt, um in künftigen Verträgen die Störung des Handels auf das geringste Maß zurückzuführen. Untersuchen wir dies näher.

§. 13.

Die Neutralität.

Alle diejenigen Staaten, welche aus eigner Machtvollkommenheit und kraft ihrer Souveränetät an einem zwischen

zwei andern Staaten ausgebrochenen Kriege keinen Theil nehmen, werden neutral genannt. So erklärt man ſich im gewöhnlichen Leben den Begriff dieſes Wortes, das beiläufig geſagt den alten Römern in dieſem Sinne unbekannt war und die Erfindung ſpäterer Theoretiker iſt, ohne daß dadurch für das Verſtändniß des Begriffs und der Lage eines Staates, der neutral iſt, etwas erlangt wäre. Das erſte Erforderniß der Neutralität iſt allerdings die Nichtbetheiligung an dem Kriege zweier Staaten, daraus entſtehen aber eine Menge Rechte und Pflichten nicht nur für den unbetheiligten Staat, ſondern auch für die Krieg führenden Staaten, die ein weſentlicher Beſtandtheil des Begriffes ſind, und eben ſo gut eine Verweigerung als ein Zugeſtändniß ausdrücken können. Da dieſe Rechte und Pflichten nach der geographiſchen Lage, der Machtſtellung der betheiligten Staaten, nach ihren Beziehungen unter einander u. ſ. w. ſehr verſchiedener Natur ſein können, ſo iſt es ſehr die Frage, ob mit der Aufſtellung eines Begriffs Alles erſchöpft worden. Nirgends ſteht die Theorie im grellern Widerſpruche mit der Wirklichkeit als hier, obgleich die ganze Sache ſehr einfach und klar zu ſein ſcheint. Der Theoretiker ſagt: „Für den Neutralen iſt der Krieg gar nicht vorhanden!“ Man ſehe einmal Schweden, Norwegen und Dänemark, die ausdrücklich erklärt haben, im gegenwärtigen Kriege neutral zu bleiben, wie ſie an allen Küſten Vertheidigungsmaßregeln treffen, wie ſie von den Volksvertretungen Geld zur Ausführung ihrer Neutralitätserklärungen fordern und man wird zugeben müſſen, daß für ſie der Krieg in ſehr empfindlicher Art vorhanden ſei. Es ſcheint faſt die Neutralität eine Vorbereitung zum Kriege zu ſein, denn nicht nur das angeführte Beiſpiel, ſondern die Geſchichte aller größern europäiſchen Kriege lehrt, wie ſie mit der Neutralität Vieler begonnen und mit der Betheiligung Aller geendet haben. Kann auch niemals einem Staat das Recht benommen ſein, einen Krieg als nicht vorhanden anzuſehen und iſt ihm nicht anzuſinnen über die Gerechtigkeit eines Krieges anderer Staaten Erörterungen anzuſtellen, ſo iſt es doch eine ganz andere Frage, ob dieſes ruhige Anſehen den Regeln der Klugheit angemeſſen iſt. Die Friedfertigkeit iſt eine große Tugend der Regenten, da allein unter dem Segen des Friedens der Staat gedeihen kann; iſt aber unter benachbarten Völkern der Frieden nicht mehr zu erhalten, ſo wird es gewiß bei den Verhältniſſen unſeres europäiſchen Staatenſyſtems in der Mehrzahl der Fälle gerathener ſein, einer Partei ſich

auszuschließen, als sich in dem neutralen Zustande dem damit fast unvermeidlich verbundenen Hasse beider Parteien auszusetzen. Dem Friedfertigen, sagt ein geleheter Diplomat, sei zu gönnen, daß er auf die andere Welt angewiesen worden, denn in dieser Welt pflege es ihm herzlich schlecht zu gehen; wer weder Hammer noch Amboß sein wolle, der werde leicht zum Amboß nach beiden Seiten hin.

Die Ansprüche der neutralen und der kriegführenden Partei stehen sich zu diametral entgegen, als daß sie sich durch theoretische Regeln ausgleichen ließen und nicht Conflicte entstehen müßten. Es wird unmöglich sein, die Norm der Entscheidung in den meisten Fällen zu finden, der Kriegführende verlangt völlige Freiheit in der Ausführung seiner Maßregeln zur Vernichtung seines Feindes, der Neutrale fordert, daß er durch solche Maßregeln nicht gestört werde, er wird eher aus friedlichen Gründen nachgeben müssen, die eine Partei bevorzugen und, ehe er es ahnt, als Feind der andern Partei dastehen. Da die Neutralität Parteilosigkeit voraussetzt in dem, was sie verwilligt und in dem, was sie verweigert, so folgt daraus, daß auch der Kriegführende von dem Neutralen nicht mehr verlangen kann, was nicht aus dem Charakter der Neutralität herzuleiten ist. Dies läßt sich aber Alles nur nach Billigkeit bestimmen, die im Kriege gewöhnlich fehlt. Das Völkerrecht hat einen großen Ueberfluß von Regeln, die jedoch in den seltensten Fällen durch allgemeine Anerkennung feststehen und mehr einen wissenschaftlichen als praktischen Zweck haben. Das einzige Mittel, sie anzuerkennen, ist darin zu suchen, daß sich die Staaten einem Schiedsgericht unterwerfen. Da dies jedoch mit dem Streben der Friedensfreunde unter Elihu Burrits und Cobdens Banner sehr identisch ist, wird die Welt noch lange Jahre auf die Verwirklichung der schönen Idee, die entgegengesetzten Interessen der Völker, wie einen Rechtsstreit, durch ein Urthel entschieden und die unterliegende Partei in demselben gehorchend zu sehen, warten müssen. Bis dahin hat man sich mit den von der Wissenschaft gegliederten Unterscheidungen des Begriffs der Neutralität zu begnügen, die jedes Verhältniß der Wirklichkeit einer Kategorie zuweist.

Wir haben bereits gesehen, daß die volle Neutralität in der gänzlichen Nichtbetheiligung am Kriege zu suchen ist. Die Praxis hat aber die Wissenschaft genöthigt, bei der Mannichfaltigkeit und Eigenthümlichkeit der völkerrechtlichen Verhältnisse, diesen abstracten Begriff bei Seite zu setzen und

ihn durch unterscheidende Merkmale der Wirklichkeit anzupassen. Man unterscheidet die vollständige oder strenge Neutralität von der unvollständigen, die innerhalb der Grenzen einer erlaubten Hilfe zu Gunsten einer Partei besteht, spricht von einer allgemeinen, alle Theile, und einer partiellen, d. h. nur einzelne Theile des Staats berührenden Neutralität, hat bewaffnete und unbewaffnete, zu deren Ausführung die neutrale Macht sich in kriegerische Bereitschaft setzt, oder nicht, so wie besondere, erst durch Verträge bei Ausbruch des Kriegs stipulirte Neutralität. Die Kreuzzeitungspartei hat noch die souveraine Neutralität erfunden.

Da hier nur von der Neutralität auf der See und deren Beziehungen zu der Schifffahrt und dem Handel die Rede ist, so bedarf es einer weitern Ausführung dieser Unterscheidungen nicht, denn sie werden zur See wenig oder gar nicht bemerkbar, vielmehr kann man schon mit der Erläuterung, daß die Neutralen keiner der kriegführenden Parteien angehören, sich begnügen. Der Krieg zur See hat auf die Neutralen einen so sehr gleichen Einfluß, daß auf der Schattirung der Neutralität selbst gar kein Werth liegt. Hier hängt es aber davon ab, ob der neutrale Staat Mittel genug hat, um den Belästigungen der Kriegsparteien entgegenzutreten. Kann eine unbetheiligte Seemacht sagen, daß für sie der Krieg nicht vorhanden sei und daß sie jede Belästigung ihrer Kriegsflagge als einen Kriegsfall betrachten werde, dieser Erklärung aber auch durch ihre Machtstellung hinlängliche Kraft geben, so würde eine große Menge der Gründe, die jetzt so hart die neutrale Schifffahrt drücken, für deren Sicherung sprechen. Von der bewaffneten Neutralität wird bei Gelegenheit des Durchsuchungsrechts die Rede sein.

Wie schon bemerkt, haben Seekrieg und Landkrieg ganz verschiedene Wirkungen, was hauptsächlich in der Unähnlichkeit des festen Landes und der See, welche die Natur erzeugt, zu suchen ist. Der Weg auf dem Lande ist durch Straßen, Eisenbahnen, Flüsse, Pässe, Berge u. s. w. vorgezeichnet, der Weg auf der See ist überall, die ganze See ist eine Straße, die Staaten des festen Landes sind durch natürliche oder künstliche Grenzen in ihrer Größe und Ausdehnung bestimmt und stehen unter irgend einer selbstständigen Souverainetät, das Meer erkennt nur in den wenigsten Theilen einem Staate das Souverainetätsrecht zu, ist vielmehr überall frei und ohne Grenzen. Ein Eigenthumsrecht im Meere läßt sich nur von den eigentlichen Küstenmeeresstreifen, den Häfen, Buchten

und Landungsplätzen, ſo wie dem durch enge und zu vertheidigende Zugänge geſchloſſenen Meere annehmen. Ueber die Meeresküſten, Häfen, Buchten und Landungsplätze waltet im Völker- und Seerecht kein Zweifel, ſie werden als Beſtandtheile des feſten Landes angeſehen und ſtehen unter der Hoheit des Staats, dem das betreffende Land angehört. Zweifelhaft iſt die Hoheit an den geſchloſſenen Meeren (von Binnenmeeren, wie dem caſpiſchen Meer iſt hier nicht die Rede) oder den ſogenannten Eigenthumsmeeren, und ſie wird häufig beſtritten, dagegen ſteht aber deren Exiſtenz thatſächlich feſt und wird ſogar mehrfach durch abgeſchloſſene Verträge garantirt. So wird der große und kleine Belt, ſo wie der Sund als Eigenthum Dänemarks durch die Sundzollverträge angenommen; das Meer von Marmora mit den Zugängen ſteht unter türkiſcher, die Meerenge zwiſchen Schottland und Irland unter engliſcher, die Meerenge von Meſſina unter neapolitaniſcher Hoheit; über das ſchwarze Meer nimmt Rußland die Oberhoheit in Anſpruch, hat jedoch weiter nichts zur Unterlage, als Verträge, die gerade das Gegentheil beurkunden, und nur nach ruſſiſcher Auslegungskunſt in einem ſolchen Sinne für Rußland günſtig verſtanden werden können. Die Meerenge der Dardanellen und des Bosporus ſind türkiſche Paſſagen und von Feſtungen beſchützt, deren Kanonen das Einlaufen fremder Schiffe ohne oder gar wider den Willen der Pforte verhindern können. In einem Separatartikel zum Vertrage von Unkiar Skeleſſi, den die Türkei im Juni 1833 mit Rußland abzuſchließen genöthigt wurde, verpflichtete ſich die Pforte, auf Verlangen Rußlands und zu deſſen Gunſten die Dardanellen zu ſchließen und keinem fremden Kriegsſchiff die Durchfahrt zu geſtatten. Hiermit wurde allerdings das ſchwarze Meer unter alleinige Oberhoheit der Türkei und Rußlands oder vielmehr Rußlands allein geſtellt. Dieſe Errungenſchaft hat jedoch Rußland in dem Vertrage vom 13. Juli 1841 wieder aufgeben müſſen. Dort heißt es: „Seine Hoheit der Sultan erklärt ſeinen feſten Entſchluß, in Zukunft den unveränderlich als alte Regel ſeines Reichs befolgten Grundſatz aufrecht zu erhalten, in Folge deſſen es zu allen Zeiten den Kriegsſchiffen fremder Mächte verboten geweſen iſt, in die Meerengen der Dardanellen und des Bosporus einzulaufen, und daß, ſo lange die Pforte ſich im Frieden befindet, Se. Hoheit keinem fremden Kriegsſchiffe den Eingang in die vorgenannten Meerengen geſtatten wird. Ihre Majeſtäten der Kaiſer von Oeſterreich, der König der

Franzosen, die Königin des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland, der König von Preußen und der Kaiser aller Reußen machen sich verbindlich, diesen Entschluß des Sultans zu achten und sich dem obgedachten Grundsatze gemäß zu verhalten." Hiernach steht wohl auf Grund der Verträge über der Türkei als Rußland das Oberhoheitsrecht zu. Im gegenwärtigen Falle ist diese Frage wohl müßig, da durch den Krieg auch dieser Vertrag als zerrissen dastehen möchte und thatsächlich weder Rußland noch die Türkei, sondern lediglich die englisch-französische Flotte das schwarze Meer beherrscht.

Mag nun die Existenz der Eigenthumsrechte rechtlich oder faktisch begründet sein, wird dies auf das Verhältniß der neutralen Schifffahrt im Krieg wenig Einfluß haben, da auch in Friedenszeiten dort die Schifffahrt von der betreffenden Macht nach dem Grundsatze, daß das Küstenmeer, Meerengen, Canäle, Baien, Flüsse, Flußmündungen u. s. w., soweit von der Küste aus Kanonen vorübergehende Schiffe erreichen können, zum Gebiete jedes angrenzenden Staates gehören, abhängig ist. Völkerrechtlich findet jedoch in sofern von diesem Grundsatze eine Ausnahme statt, als die natürlichen und nothwendigen Verbindungsstraßen zwischen den verschiedenen Meerestheilen, z. B. die Meerenge von Gibraltar, der englische Canal u. s. w., wodurch die Verbindung eines Seestaats mit dem andern in den verschiedenen Erdtheilen möglich wird, dennoch zu den freien Gewässern gehören.

Obgleich nun das Meer zum bei weitem größten Theile Niemandem angehört, bleiben doch stets die auf demselben sich bewegenden Schiffe der Landeshoheit eines bestimmten Landesgebiets und Staates unterworfen und genießen dafür den Schutz desselben, ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern das Schiff segelt oder an welcher Küste es anlegt. Deswegen nennen auch die französischen Rechtsgelehrten die Schiffe „die wandelnden Gebietstheile" der Nationen und segeln alle Schiffe unter einer nationalen Flagge, zu deren Führung sie durch Gesetz und Anerkennung berechtigt worden, vergl. VII. der englischen Schifffahrtsgesetze, S. 14. Der Begriff eines nationalen Schiffes wird nach dem Particulargesetzbuch festgesetzt und es führen alle Schiffe ein mehr oder weniger feierliches Document, das die Nationalität desselben anerkennt und die Rechtmäßigkeit der Flagge darthut. Die einem bestimmten Staat über das Schiff eingeräumte Staatsgewalt, giebt ihm das Recht, alle freien Wasserstraßen für Schifffahrt und

Handel zu benutzen und die Rechte der Gesetzgebung gegen Schiff und Mannschaft auszuüben. Dieser innige Zusammenhang zwischen dem nationalen Schiff und dem betreffenden Staat macht jeden Angriff auf ein Schiff zu einen Angriff auf den Staat selbst. Aus der Fiction der „wandelnden Gebietstheile" wird dann auch der Gebrauch abgeleitet werden können, im Kriege die feindlichen Schiffe als gute Prise anzusehen, da der Krieg das Recht giebt, in Feindes Land zu fallen und ein Schiff ein Stück Feindes-Land ist. Anders gestaltet sich die Sache freilich den Schiffen unter neutraler Flagge; als Gebietstheile eines neutralen Staates sind sie frei von den Angriffen und Belästigungen der Krieg führenden Parteien, denn auch der neutrale Staat darf nicht angegriffen werden. Die Engländer haben auch im Interesse ihrer frühern höchst illiberalen Neutralitätspraxis die Fiction der wandelnden Gebietstheile nie anerkannt. Es ist nicht ganz unwichtig, von dieser Ansicht der englischen Rechtslehrer Act zu nehmen, da sie mit ihrem Handel- und Schifffahrtssystem im engsten Zusammenhang steht. Dasselbe war darauf berechnet, den Handel der übrigen Nationen zu vernichten, und kam demnach in die wandelnden Gebietstheile ein bedenkliches Hinderniß, das auf dem Wege der Theorie und Praxis beseitigt werden mußte. Die neuere Gesetzgebung und namentlich das Zollsystem Englands haben diesen Grundsatz aufgegeben und erklärt, daß der Einfluß, den eine Seemacht als solche auf die andern Staaten ausübt, nicht in der Gefährdung des Handels und der Rhederei des Letztern liegt. Man kann nicht so ohne Weiteres der hier und da auftauchenden Ansicht, daß England aus Angst vor den Amerikanern und aus Sorge für seine Fabriken, die Rohproducte brauchen, seinen alten Grundsatz über Behandlung von Feindesgut unter neutraler Flagge „zur Zeit" aufgegeben, beipflichten, sondern es läßt sich vielmehr annehmen, daß die veränderte Handelspolitik auch die Behandlung der neutralen Flagge geändert hat. Soll man doch überhaupt die Beweggründe menschlicher Handlungen nicht chemisch untersuchen.

§. 14.

Die Neutralitätsbündnisse.

Der Beschluß mehrerer Seemächte über die Grenzen, innerhalb welcher während eines Seekriegs die Schifffahrt und

der Seehandel derjenigen Flaggen getrieben werden ſoll und kann, welche an dem Seekriege keinen Theil nehmen, wird ein Neutralitätsbündniß genannt. Dieſen Verträgen diente bis zum Ende des Mittelalters der Grundſatz, daß Freundes Gut zwar reſpectirt, Feindes Gut aber weggenommen wurde, wenn und wo immer es in die Hände der Krieg führenden Partei fällt, zur Baſis. Ehe ſich große Kriegsflotten ausgebildet hatten und eine Seemacht ein ſelbſtſtändiger Theil der Macht eines Staates war, hatte der Seekrieg den alleinigen Zweck, den Seehandel des Feindes zu vernichten und ging man von der Anſicht aus, daß alles auf der See vorgefundene Eigenthum des Feindes der Wegnahme verfallen ſei. Feindliches Gut wurde auf neutralen Schiffen weggenommen, dagegen neutrales Gut auf feindlichen Schiffen zurückgegeben, oder: bei frei Schiff und feindlich Gut deckt die Flagge nicht die Ladung, die letztere verfällt als gute Priſe, bei feindlich Schiff und frei Gut verfällt die Ladung nicht mit dem Schiff. Es iſt dies der Grundſatz, der im Conſolato del Mare aufgeſtellt iſt, das zwar niemals für das internationale Verhalten der Staaten Geſetz wurde, aber dennoch bei faſt allen Staaten Anerkennung fand. Dort war auch beſtimmt, daß das auf einem neutralen Schiffe gefundene feindliche Gut von dem Schiffer nach dem von dem Kaper bezeichneten Hafen gebracht und dem Schiffer die volle Fracht bezahlt werden ſolle; im Falle daß der Schiffer ſich weigerte, hatte der Kaper unter Schonung von Menſchenleben das Recht das Schiff zu verſenken. Da in der damaligen Zeit die Kaufleute ihre Waaren auch zur See begleiteten, ſo war weiter feſtgeſetzt, daß neutrale Kaufleute, welche an dem Bord eines feindlichen Schiffes gefunden wurden, dem Kaper ein Löſegeld für das Schiff zur Fortſetzung ihrer Reiſe bezahlen konnten; wollten ſie dies nicht, ſo konnte der Kaper das Schiff nach ſeiner Heimath ſenden und der Kaufmann hatte die Fracht zu bezahlen; verweigerte der Kaper die Annahme eines billigen Löſegeldes, ſo erhielt derſelbe keine Fracht und war überdies zum Schadenerſatz verbunden. — So lange kein Staat durch eine größere Macht das Uebergewicht auf der See beanſpruchen konnte blieb die Anwendung dieſes Grundgedankens ohne Anfechtung. Schon die Entwickelung der Macht des Hanſabundes veränderte die Sachlage; derſelbe dünkte ſich mächtig genug und war es auch, im Kriege unbedingte Freiheit des Handels zu fordern, ſo lange er neutral war; war jedoch der Bund beim Kriege ſelbſt betheiligt, geſtand er andern Völkern die

wenigste Freiheit zu und nahm Feindes Gut weg, wo er es fand. Als herrschende Seemacht drängte er das Neutralitätsrecht in die engste Grenze, um das Kriegsrecht so weit als möglich auszudehnen, so lange er Krieg führte; das Gegentheil trat ein, sobald er sich bei dem Kriege nicht betheiligte. In der neuern Zeit, wo England das Uebergewicht auf der See hatte, befolgte es denselben Grundsatz und nahm feindliches Eigenthum auch unter neutraler Flagge weg, kam aber nicht in die Inconsequenz des Hansabundes, da es an allen Seekriegen des letzten und jetzigen Jahrhunderts selbst Theil nahm und niemals die Rolle der Neutralen zu übernehmen brauchte.

Die Entdeckung Amerikas und des Seewegs um das Cap der guten Hoffnung nach Ostindien brachten eine ganz neue Wendung in das Seerecht. Portugal und Spanien erlangten die Herrschaft des Dreizacks und machten an dem von ihnen neuentdeckten Meere Eigenthumsrechte geltend, nach denen ihre Flaggen allein auf jenen Meeren herrschen sollten. Die Idee der geschlossenen Meere wurde durch die Siege Drake's und Raleigh's wieder über den Haufen geworfen, ohne daß jedoch die Neutralitätsrechte irgend eine wesentliche Abänderung erfahren hätten und die wenigen Handelsverträge der damaligen Zeit deuten in keiner Weise auf eine Ahnung der großen Wichtigkeit des maritimen Uebergewichts hin. Das Seerecht selbst hatte fast noch gar keine Abänderungen erfahren; die erste Veranlassung dazu war die Niederlage Spaniens und Portugals und namentlich das Ende des Unabhängigkeitskampfes der Holländer gegen Spanien. In dem Schiffahrtsvertrag vom 17. December 1650 zwischen Philipp II. und den vereinigten Holländern wird zuerst von dem Grundsatz des Consolato del Mare abgegangen und stipulirt, daß neutrales Gut an Bord feindlicher Schiffe der Confiscation unterliege, dagegen feindliches Gut an Bord neutraler Schiffe mit Ausnahme der Contrebandewaaren frei sei. Die Holländer wollten sich dadurch die Schifffahrt auf der See auch in Kriegszeiten erhalten und sich die Frachtfahrten sichern. In dieser Beziehung erlangten sie vollkommen ihren Zweck, da die Handelswelt genöthigt war, zur Sicherheit der Waarentransporte sich der neutralen holländischen Flagge zu bedienen. Im Jahre 1662 erlangte Holland dasselbe Zugeständniß von Frankreich, nachdem es die in dem Handelsvertrage vom 18. April 1646 ganz deutlich festgesetzte Bestimmung, daß die holländische Flagge nicht nur die Waaren der holländischen

Unterthanen, ſondern auch alle andern Waaren, welche ſie am Bord führte, geſetzt auch, daß ſie dem Feinde zugehörten, ſicher ſtellen ſollte, dahin interpretirt hatte, es ſei damit nur der Grundſatz aufgegeben, daß das neutrale Schiff mit der Ladung, weil es feindliche Güter am Bord gehabt, verfallen ſei. In den von Holland mit England gegen Frankreich geſchloſſenen Verträgen von 1668 und 1674 kommen dieſelben Grundſätze des Vertrags von 1650 vor und auch ein Vertrag Englands mit Portugal vom Jahre 1653 ging von dem alten Herkommen ab und wurde noch 1780 von den Engländern anerkannt, obgleich alle andern Verträge ſich wieder erledigt und nur ſo lange Zeit gedauert hatten, als ſich die Mächte England, Frankreich und Holland auf der See gleich blieben. Die Seemacht Spaniens und Portugals war gebrochen, Schweden und Dänemark vernichteten ſich ſelbſt in beſtändig neu angefachten Seekriegen die immer wieder neu gebauten Flotten, Ludwig XIV. war viel zu ſehr mit Landkriegen und ſeiner Politik gegen Deutſchland beſchäftigt, als daß er das nach und nach ſich bildende Uebergewicht Englands hätte verfolgen können. Durch die große Allianz Hollands und Englands gegen Frankreich litt Holland ſo unermeßlichen Schaden ſowohl zu Land als zur See, daß der Friede von Ryswick ihm zwar Ruhe, aber nicht die verlornen Kräfte wieder verſchaffen konnte. Im ſpaniſchen Erbfolgekrieg war Holland wiederum Bundesgenoſſe Englands, es half ihm Gibraltar erobern, aber der Utrechter Frieden vom 11. April 1713 war ein ſchlechter Dank Englands. Von 1650 bis zu dem genannten Frieden waren 14 Verträge, welche die Freiheit der neutralen Schifffahrt nach dem Prinzip: „frei Schiff, frei Gut, unfrei Schiff, unfrei Gut," anerkannten, geſchloſſen worden, dagegen 7 Verträge die Grundſätze des Conſolato beibehalten und 31 die ganze Frage unberührt gelaſſen hatten. Als die Uebermacht Englands auf der See eine vollendete Thatſache war, weigerte es ſich den liberalen Grundſatz Hollands und die geſchloſſenen Verträge als bindend anzuerkennen, ſondern erklärte ſie durch die Kriege für aufgehoben. Der in Folge des Utrechter Friedens geſchloſſene Handels- und Schifffahrtsvertrag, deſſen 17. und 18. Artikel in den Worten: „Allen großbritanniſchen und franzöſiſchen Unterthanen ſoll freiſtehen, nach den Häfen zu ſchiffen, die mit dem einen oder dem andern Theile im Kriege begriffen ſind und dies nicht nur aus feindlichen Häfen in einen neutralen, ſondern auch aus einem friedlichen in einen feindlichen. Unter

dieſer Freiheit der Schiffe ſind auch die darauf befindlichen Menſchen begriffen. Dieſe Freiheit erſtreckt ſich auch auf alle in dem Schiffe befindlichen Waaren, wenn ſie auch dem Feinde zugehören ſollten, die Contrebande ausgenommen," den Grundſatz: „frei Schiff, frei Gut," aufſtellt, veranlaßte Frankreich, an die Spitze der Seemächte zu treten, um England gegenüber eine geſicherte Stellung einzunehmen und zugleich den Handel zur See, als die allein tüchtige Unterlage einer Kriegsflotte, zu befeſtigen. Deſſen ungeachtet konnte ſich der Satz: „frei Schiff, frei Gut" die Anerkennung eines allgemeinen Rechtsſatzes des Völkerrechts nicht verſchaffen, ſondern nur Verträge gaben der neutralen Flagge dieſe Begünſtigung. Friedrich der Große verſuchte zwar im Jahre 1752 England gegenüber das neue Prinzip auf Grund des Völker-Seerechts und unabhängig von Verträgen geltend zu machen und viele Gelehrte unternahmen es, daſſelbe in der Vernunft und im Gewohnheitsrechte begründet darzuſtellen, doch England verweigerte unausgeſetzt die Anerkennung des Prinzips, berief ſich auf das Conſolato und fand für ſeine Praxis bei den Rechtsautoritäten des Landes und bei den Admiralitätsgerichten ganz beſonders nachdrückliche Unterſtützung. Gerade daraus, daß die Verträge hier und da dieſen neuen Satz aufſtellten, ſchloſſen die Engländer, daß man ihm die Kraft eines völkerrechtlichen Prinzips nicht zutraute und er eine Ausnahme von der Regel ſei, da es ſonſt keines Vertrags darüber bedurft hätte und was auch dagegen Rechtsgelehrte und Philoſophen zu beweiſen ſuchten, England war von ſeiner Anſicht nicht abzubringen, indem es von dem Grundſatze ausging, daß der Hauptzweck des Seekriegs die Vernichtung des feindlichen Handels ſei. Bei dieſen entgegengeſetzten Anſichten konnte es nicht fehlen, daß in Kriegen jeder Staat nach ſeinem Gutdünken handelte, namentlich ſtellte Frankreich die Regel auf: Das neutrale Schiff verfällt, wenn es feindliche Güter geladen hat, und es kamen oft Wegnahmen neutraler Schiffe vor. Ueberhaupt wird ſich nie eine Materie des Rechts vorfinden, in der ein ſo außerordentlicher Wirrwarr ſich befand. Daran lag nicht die Schuld an England allein, daſſelbe hat zu aller Zeit mit ſeiner Machtentwickelung den Satz des Conſolato durchgeführt und dabei vielleicht mehr verloren als gewonnen, denn es iſt ihm durch fremde Krieger übel genug mitgeſpielt worden. Die Schuld lag eben ſo gut und wohl noch mehr an der Inconſequenz der übrigen Seeſtaaten, die bald nach dieſem, bald nach jenem

Grundsatze handelten oder Verträge abschlossen. Holland, das mit Spanien einen liberalen Vertrag abgeschlossen, bedrohte 1652 in dem Kriege mit England alle neutralen Schiffe, sich nicht an der englischen Küste sehen zu lassen. Frankreich verweigerte 1779 den Mecklenburgern die Rechte der neutralen Flagge, die es kurz vorher den Amerikanern eingeräumt hatte. Spanien verweigerte 1780 sogar die Erfüllung der diesfallsigen Verträge. Unter diesen Verhältnissen muß man England vollkommen beipflichten, daß der Satz: „frei Schiff, frei Gut," dem Völkerrechte nicht angehöre und noch weniger war derselbe durch ein Gewohnheitsrecht bestätigt, da die Völker bald diesen, bald jenen beobachteten, geschlossene Verträge nicht hielten und immer nur nach ihrem Belieben und ihren Machtverhältnissen handelten. Dabei fehlte es nicht an außerordentlichen Maßregeln und eigenmächtigen Handlungen bei Blokaden, der Durchsuchung u. s. w., die sich die Regierungen erlaubten. England erklärte 1780 alle Häfen von Spanien und Frankreich in Blokadezustand, ohne nur einem einzigen Hafen mit der Flotte nahe zu sein und confiscirte französische und spanische Schiffe, weil, wie ein englischer Prisenrichter sagte, „England seine insularische Lage als ein Geschenk der Vorsehung sich zu Nutzen zu machen, das Recht hat." Alle Protestationen der neutralen Völker halfen nichts und waren in den Wind gesprochen.

Die Versuche Frankreichs, sich mit den kleinern Staaten zu vereinigen, hatten keine sonderlichen Fortschritte, da es nur wenig Uebergewicht zur See gegen Holland, Schweden, Dänemark u. s. w. in die Wagschale legen konnte. Unterdessen hatte sich im Norden seit Peter dem Großen in Rußland eine neue Seemacht herangebildet, der es möglich wurde, verschiedene kleine Seestaaten um sich zu schaaren und die Declaration vom 21. Februar 1780 ins Leben zu rufen, welche die bewaffnete Neutralität proclamirte und vier Hauptgrundsätze aufstellte:

1) Alle neutralen Schiffe dürfen frei von einem Hafen der kriegführenden Macht zum andern fahren.

2) Der Grundsatz: frei Schiff, frei Gut, wird wieder hergestellt, mit der Ausnahme jedoch, daß Kriegscontrebande der Wegnahme verfällt.

3) Die Kriegscontrebande wird beschränkt auf die durch Vertrag zwischen Rußland und England bestimmten Gegenstände, d. h. auf eigentliche Montirungs- und Kriegseffecten.

4) Die Blokade und ihr Recht gelten nur für diejenigen

Häfen zurück, in die vermöge der Anstalten der kriegführenden Mächte die Einfahrt wirklich gefährdet ist.

Der Declaration traten Schweden und Dänemark bei, und verpflichteten sich Rußland gegenüber, die Ostsee gegen die Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte zu verschließen und eine gemeinschaftliche Flotte auszurüsten, „um sich gegen jede Macht zu vertheidigen, die eine von ihnen wegen der in den Verträgen vom 9. Juli und 27. September 1780 eingegangene Verpflichtung angreifen würde.“ Preußen (1781), Oesterreich (1781), Portugal (1782), Neapel (1783) und die Vereinigten Staaten traten den Grundsätzen bei, so auch Spanien und Frankreich, das diese Grundsätze stets anerkannt haben wollte. Man hat diesen Vertrag als einen großen Triumph Rußlands gefeiert und es ist auch wohl möglich, daß England fürchtete, in seiner Macht zur See durch diese Coalition bedroht zu werden, es ließ sich jedoch dadurch nicht irren, und erklärte auf eine Aufforderung, der Declaration beizutreten, daß die Regierung strenge Befehle ertheilt habe, gegen russische Unterthanen streng nach Grundsätzen des Völkerrechts und der bestehenden Verträge zu handeln. So viel steht fest, daß Rußland im Laufe der Zeit die Declaration nicht behauptete und wie wir gesehen haben, in seinen Grundsätzen nicht minder wankelmüthig war, als die übrigen Staaten, Dänemark aber im Stich ließ, als es die Schläge Englands auszuhalten hatte und seine Seemacht durch das Bombardement von Copenhagen einbüßte. Die Verwirrung ist nach dem Jahre 1780 nicht geringer gewesen als vorher. Während der französischen Revolution erklärte 1793 die Coalition sämmtliche französische Küsten in Blokadezustand und ein Gleiches that Napoleon durch das Decret vom 17. December 1809 gegen die britischen Inseln zu Wasser und zu Land, ohne Schiffe zur Ausführung dieser Maßregeln zu haben. England nöthigte Dänemark, die Grundsätze der bewaffneten Neutralität aufzugeben und herrschte wieder in der Ostsee, eine zwischen Dänemark und England am 29. August 1800 abgeschlossene Convention wurde von Dänemark nicht gehalten, indem es sich am 16. und 18. December 1800 mit Schweden und Rußland zu einer neuen bewaffneten Neutralität verband. Englands Angriff auf Copenhagen am 2. April 1801 wurde zwar abgeschlagen, England würde sich aber dadurch nicht haben abhalten lassen, den Kampf auf der Ostsee fortzusetzen, wenn es nicht Frankreich zu fürchten gehabt hätte, das eine Seemacht gegen England aufzustellen

versuchte. Es galt nun, die wesentlichsten Principien der bewaffneten Neutralität anzuerkennen und hierüber am 3. Juni 1801 mit Rußland, mit Dänemark am 24. October 1801 und mit Schweden am 18. März 1802 einen Vertrag abzuschließen, um ihn durch das Bombardement von Copenhagen am 2. bis 5. September 1807 wieder zu vernichten und am 18. December 1807 in einer Proclamation die Grundrechte des Seerechts (Consolato) wieder herzustellen. Die politischen Verhältnisse der Zeit geboten Stillschweigen und so war der Stand der Sache nach 27jährigem Kampfe, trotz des russischen Sieges gegen England ohne Schwertstreich, unverändert derselbe und er ist es bis in die neueste Zeit geblieben.

§. 15.

Nordamerikas Einfluß.

Während sich die europäischen Staaten vergebens abmühten, dem consequenten Verfahren Englands eine eben so energische Consequenz entgegenzustellen und durch liberalere Grundsätze der Seeschifffahrt während eines Seekriegs die möglichste Sicherheit zu geben, trat eine neue Seemacht auf den Schauplatz, die berufen scheint, den Wirren Europas ein ordnendes Beispiel zu geben. Nordamerika war in seinem Handel durch die europäischen Seekriege wie jeder andere Staat betheiligt und erkannte auch sofort die Wichtigkeit der den neutralen Schiffen einzuräumenden Rechte und Pflichten. Dabei war es stark genug, um Bundesgenossen entbehren zu können und allein zu handeln. Nordamerika erkannte mit England vollkommen an, daß der Grundsatz „frei Schiff, frei Gut!“ dem Gewohnheitsrecht widerstreite, erklärte aber nicht, wie England that, die Grundsätze des Seerechts zu befolgen, sondern war bereit, die der bewaffneten Neutralität in Anwendung zu bringen, sofern dies von den übrigen Seemächten im Kriege geschehe. Hiermit stellte es sich auf den ganz richtigen und allein vernünftigen Standpunkt der Gegenseitigkeit, nach der es fremde Schiffe nach den Grundsätzen des Landes, dem sie angehörten, behandelte. Dabei suchte Nordamerika in Verträgen den mildern Grundsätzen überall Eingang zu verschaffen. Schon am 7. September 1785

ſchloß es mit Preußen einen Vertrag, in dem ſich folgender Artikel befindet: „Um alle Schwierigkeiten und weitläufigen Unterſuchungen zu vermeiden, welche gewöhnlich über die ſonſt ſo genannten verbotenen Waaren entſtehen, als Munition, Waffen und andere Kriegsbedürfniſſe, ſo ſoll, wenn ſolche Artikel am Bord von Schiffen, die den Unterthanen des einen Theils gehören, ſich befinden und für den Feind des andern Theils beſtimmt ſind, kein einziger ſolcher Artikel als verboten oder Contrebande angeſehen werden, ſo daß durch deſſen Confiskation den Eigenthümern Schaden erwüchſe. Doch ſoll es erlaubt ſein, ſolche Schiffe und Güter in Beſchlag zu nehmen, und ſo lange zu behalten, als der Nehmer für nöthig finden wird, um den daraus zu befürchtenden Schaden und Nachtheil zu verhindern, in welchem Falle aber eine billige Vergütung für den durch die Beſchlagnehmung verurſachten Schaden bewilligt werden wird. Auch ſoll es dem Nehmer erlaubt ſein, die angehaltenen Kriegsbedürfniſſe zu ſeinem Nutzen zu verwenden, wenn er den Eigenthümern den vollen Werth nach dem am Ort ihrer Beſtimmung gangbaren Preiſe bezahlt."

Das Augenmerk Nordamerikas war ſtets darauf gerichtet, die liberalen Grundſätze durch Verträge zur allgemeinen Anerkennung zu bringen, da es wohl einſah, daß es nur verlöre, wenn ſie nicht allgemein giltig würden, und weder verlöre noch gewönne, wenn es mit allen Nationen durch Reciprocitätsverträge einig wäre. Dieſe geben eine weit ſicherere Garantie des Beſtehens als die durch wandelbare Machtſprüche vorübergehenden Coalitonen. Die größte Ausbildung der Reciprocität weiſt der zwiſchen Nordamerika und Columbien im Jahre 1824 abgeſchloſſene Vertrag nach, indem er beſtimmt: wenn der eine der Contrahenten im Kriege mit einem Dritten begriffen iſt und der andere neutral, ſo deckt die Flagge des Neutralen das Eigenthum ſolcher Feinde, deren Regierungen daſſelbe Prinzip anerkennen, nicht aber das Eigenthum von andern.

Aus Allem geht hervor, daß nach der Anſicht der Nordamerikaner zwar der Grundſatz „frei Schiff, frei Gut" der auch mit: „die Flagge deckt die Waaren" ausgedrückt wird, der Civiliſation und den Intereſſen des Handelsverkehrs am meiſten entſpreche, daß er aber nur für diejenigen Staaten bindend ſei, die ihn durch ausdrückliche Verträge anerkannt haben, indem die Wegnahme feindlichen Gutes auf neutralen Schiffen durch Herkommen ſanctionirt ſei. Sie haben dabei

noch den Zusatz gemacht, daß zwar kein Staat an seiner Ehre leide, wenn er sich der Wegnahme unterwerfe, sich jedoch in seinem Rechte befinde, wenn er erklärt, die Ladungen unter seiner Flagge in allen Fällen gegen Wegnahme selbst mit Waffengewalt zu vertheidigen.

Wir Deutsche können die letzte Berechtigung auf sich beruhen lassen, da zu diesem Rechte gewaltige Mittel gehören, die uns fehlen und überhaupt möchte damit für minder mächtige Seestaaten sich wenig ändern. Dagegen ist der Werth der amerikanischen Grundsätze für die Zukunft von unermeßlicher Tragweite, da die kleinen Seestaaten, wenn sie einmal auf den Widerstand Englands oder Frankreichs stoßen sollten, einen tüchtigen Bundesgenossen an Nordamerika finden würden. Die Consequenz, mit der England und Nordamerika ihre entgegengesetzten Grundsätze zur Geltung gebracht haben, läßt erwarten, daß dieselbe Consequenz auch eintreten wird, wenn beide Staaten von gleichlautenden Grundsätzen beseelt in einem Vertrag das mildere Seerecht festgesetzt haben. Vergessen wir nicht, daß die Nordamerikaner die Ersten waren, welche die Abschaffung alles Privatkrieges auf hoher See, das Ende aller Kaperei verlangten und nur bei Friedrich dem Großen durch den obenerwähnten Vertrag Anklang fanden. Wenn dieselben Nordamerikaner in den spätern Kriegen den ausgedehntesten Gebrauch von den Kapern gegen England machten und den Engländern den größten Schaden beibrachten, ja sogar einen schönen englischen Dreimaster von der Dubliner Rhede wegholten, so ist dies die natürliche Folge des Reciprocitätsrechts, das allein mit Macht und Energie ausgeführt, den mildern Grundsätzen Geltung bringen wird. Die Verhandlungen der Nordamerikanischen Staatsorgane berechtigen zu den schönsten Hoffnungen. Als der Staatssecretär Mercy aus den Händen des englischen und französischen Gesandten die erwähnte der Kriegserklärung angefügte Declaration ihrer Souveräne empfing, sprach er im Namen des Präsidenten den Wunsch aus, daß diese Erklärung nicht allein für den gegenwärtigen Krieg, sondern für immer gelten möchte und fügte hinzu: „Damit das Prinzip „frei Schiff, frei Gut," mit Ausnahme von Artikeln der Kriegscontrebande für immer festgestellt, und um zu verhüten, daß es in Zukunft von irgend einer Seite oder unter irgend welchen Verhältnissen wieder in Frage gestellt werde, wünschen die Vereinigten Staaten sich mit andern Mächten in einer Erklärung zu verbinden, daß jenes Prinzip

von allen künftig als Geſetz des Völkerrechts betrachtet werden ſolle.“ In demſelben Sinne ſchrieb der amerikaniſche Staatsſecretär am 9. Mai an Herrn Thomas Seymour, „er habe an Großbritannien und Frankreich die Aufforderung gerichtet, die jetzt von ihnen aufgeſtellte Norm für eine ſolche zu erklären, die in allen künftigen Kriegen beobachtet werden ſolle. Die diesſeitige Regierung möchte gern alle Nationen ſich in einer Erklärung vereinigen ſehen, daß dieſe Norm künftig von ihnen allen, wenn ſie in den Fall kommen ſollten, einen Krieg zu führen, befolgt werden würde, und daß ſie, als Neutrale, darauf, als auf einem Recht der Neutralen beſtehen würden. Die Vereinigten Staaten glauben die Ueberzeugung haben zu können, daß ſie in dieſem Punkte die herzliche Zuſtimmung und Mitwirkung Rußlands erhalten würden.“ Eine gemeinſame Declaration iſt zwar bis jetzt nicht zu Stande gekommen und dürfte auch während des Krieges nicht leicht zu Stande kommen können. Indeß hat der amerikaniſche Staatsſecretär nicht nachgelaſſen, Großbritannien zu einer bindenden Erklärung zu bewegen und ſoll auch eine ſolche ſchon vor einer längern Zeit erhalten haben.

§. 16.

Kaper.

Da die Seemächte nicht auf ihrem Rechte beſtehen, feindliche Schiffe anzuhalten, den Handel zwiſchen England und Rußland zu verbieten, Kriegscontrebande von neutralen Schiffen wegzunehmen, neutrale Schiffe an der Beförderung feindlicher Depeſchen zu verhindern und die Neutralen von allen Feſtungen, Häfen, Rheden und Küſten des Feindes, welche einer wirklichen Blokade mittelſt einer hinreichenden Streitmacht unterliegen, zurückzuweiſen, ſo kommen immer noch ſehr viele Verwickelungen zum Vorſchein, und es berichten die Zeitungen von vielen weggenommenen und vor Priſengerichte geſtellten Priſen. Unter dieſen auf dem Handel und der Schifffahrt gerade genug laſtenden Bedrängniſſen findet ſich jedoch ein weſentlicher Fortſchritt: die kriegführenden Parteien bringen die Priſen nur durch ſolche Schiffe, die dem Staate gehören, d. h. Kriegsſchiffe auf. Hiermit iſt der Verwendung von Kapern entſagt und die glückliche Folge iſt bereits geweſen, daß

ſämmtliche andere Seeſtaaten darauf erklärt haben, die Kaper in ihre Häfen nicht einlaſſen und ihren Unterthanen keinerlei Theilnahme an Kaperunternehmungen geſtatten zu wollen.

So lange Seekriege geführt werden, haben ſich die Parteien nicht allein der eigentlichen Kriegsſchiffe, ſondern auch der ſogenannten Kaper bedient. Dieſe Einrichtung iſt eine Erbſchaft der Seeräuberei. Es war eine Zeit, wo jeder Seefahrer auch als Seeräuber angeſehen wurde, ſo innig war das Geſchäft des Seehandels mit dem Raub verbunden. Scandinaviens Bevölkerung machte oft ſelbſt entlegene Meere unſicher. Es trat gewöhnlich eine Geſellſchaft zuſammen, welche Schiffe oft ohne Einwilligung des Eigenthümers in Beſchlag nahmen, damit Seeräuberei trieben und nach gemachtem Gebrauch dem Eigenthümer den achten Theil der Beute als Frachtvergütung überließen. Die Staatsgewalt war außer Stand, dieſem Unweſen zu ſteuern und war ſtillſchweigend damit zufrieden, wenn in Kriegen durch dieſe Räubereien den Feinden geſchadet wurde. So wurde nach und nach die Seeräuberei den Zwecken der Regierungen dienſtbar und wir finden ſchon, daß im 14. Jahrhundert die Seeräuberei in den Fehden der Grafen von Holland mit den Frieſen eine Hauptrolle ſpielte. Die Seeräubergeſellſchaften erhielten die Erlaubniß den Feinden auf dem Waſſer möglichſt Schaden zu thun und ihnen das Eigenthum abzunehmen, jedoch war die Tödtung des Feindes verboten, ſpäter wurde auf ſie alles Kriegsrecht übertragen. Die Hanſeſtädte widerſetzten ſich dieſem Gebahren und erhielten auch oft ſo viel, daß die Erlaubniß zurückgenommen wurde. Sie kamen jedoch bald ſelbſt in die Lage, ähnliche Licenzen zu ertheilen, als ſie mit den Dänen und Norwegern in Krieg geriethen. Später mußten ſie mit großer Anſtrengung dieſem in offnen Seeraub ausgearteten Uebelſtande ſteuern. In Frankreich wurden die Kaper 1400, in England 1414 und in Holland 1487 in ein Syſtem gebracht, um den Unterſchied von dem Seeraub feſtzuſtellen. Der Kaper war vom Staat ermächtigt, durfte nur gegen den Feind handeln und war der Regierung verantwortlich. Die gröbſten Mißbräuche riſſen ein und es fanden die wildeſten Gefechte unter den Kapern der verſchiedenen Nationen ſtatt, da ſie gegenſeitig ihre Vollmachten nicht anerkannten und auch legitimirte Kaper als Seeräuber behandelten. Die von England ausgegebenen Kaperbriefe haben nicht wenig zur Ausbildung ſeiner Seemacht beigetragen. Im Laufe der Zeit wurde das Kaperweſen durch

Geſetze und Inſtructionen geregelt und in Verträgen darüber Beſtimmung getroffen. Daß jedoch damit wenig genützt war, läßt ſich ſchon aus der Natur des Unternehmens erkennen und iſt aus den Raubzügen der Flibuſtier, Buccanier und Vitalienbrüder genügend bekannt. Das unſaubere Staatsinſtitut hat in allen Kriegen zur See eine hervorragende Rolle geſpielt und alles Privateigenthum der gemeinſten Räuberei hingegeben. Hier wird der große Unterſchied zwiſchen den Gebräuchen der Land- und Seekriege recht klar. Während keine Regierung Privatperſonen die Erlaubniß ertheilen wird, ſich zuſammenzuthun, um auf ihre Koſten und Gefahr in das Feindesland zu gehen, dort zu rauben und zu plündern, zu morden und zu ſengen, galt es als allgemeine Regel, daß bei Beginn eines Seekrieges jede Seemacht den Unterthanen geſtattete, auf dem Meere zu kreuzen, um alle unſchuldigen und friedlichen Handelsſchiffe der feindlichen Nation zu plündern, mit Beſchlag zu belegen und deren Mannſchaften als Gefangene fortzuführen. Während ein ſiegreicher Feldherr bei dem Einzuge in eine eroberte Stadt ihre Privilegien beſtätigte, das Eigenthum jedes Einwohners achtete und die Waarenlager der Kaufleute ſchützte, konnte ein demſelben Staat angehöriger Kaper auf der See eine Ladung von Waaren, die aus derſelben Stadt auf Schiffe gebracht war, plündern und als gute Priſe erklären. Die den Kapern ertheilten Kaperbriefe (Lettres de marque) und ihnen auferlegte Verpflichtung, den unrechtmäßiger Weiſe verurſachten Schaden zu erſetzen, waren immer ohne allen Einfluß gegen die Mißbräuche.

Wird im gegenwärtigen Seekriege von keiner Nation ein Kaperbrief ausgeſtellt, ſo werden alle Nationen gewinnen und keine etwas verlieren. Der Vortheil iſt in allen Kriegen nur auf den Seiten desjenigen Volks geweſen, das arm und ohne Cultur iſt, keinen Handel und keine Schifffahrt treibt; reiche und geſittete Staaten haben ſtets Schaden erlitten, wie namentlich Englands Handelsgeſchichte auf jedem Blatte nachweiſt. Die Kaper nehmen dem Staat gute Matroſen und Schiffsbauer, verwickeln ihn mit befreundeten und neutralen Staaten in Streit und bringen oft ſeine eignen Unterthanen in Schaden. Bei der großen Ausdehnung des Handels und der Induſtrie ſind oft alle Nationen bei einer Ladung betheiligt und deren Wegnahme trifft den Staat des Kapers oft mehr, als den des Feindes. Verliert der Fabrikant in Deutſchland ſeine Artikel auf einem Schiff durch einen eng-

liſchen Kaper, ſo kann der engliſche Kaufmann, der für die Rohſtoffe Credit gegeben, ſein Geld nicht erlangen.

Iſt die Kaperei keiner Krieg führenden Nation von Nutzen, ſo iſt es auch nur ein Gebot des eignen Vortheils, davon abzuſtehen. Für den Augenblick iſt es noch keiner Nation in den Sinn gekommen, Kaperei zu treiben und wenn in dem griechiſchen Archipel die unverbeſſerlichen Griechen, als Bundesgenoſſen der Ruſſen, Seeraub treiben, ſo werden darauf keine Repreſſalien erfolgen, da nur ein ſehr kleiner Theil der verbündeten Flotte hinreicht, das griechiſche Seeräuberweſen zu vernichten. Sind die großen Seemächte — Rußland hat für jetzt factiſch keine Flotte — über die Einſtellung des Kaperweſens einig, ſo können die kleinern Staaten nur mit Gefahr ihre Exiſtenz zu verlieren, ein entgegengeſetztes Syſtem befolgen. Da das Seerecht dem Herkommen nach das Kaperweſen geſtattet, ſo werden auch hierüber feſte und garantirte Verträge das neue Seerecht feſtzuſtellen haben.

---

§. 17.

Die Contrebande.

Der Begriff der Contrebande verdankt ſeinen Urſprung dem Kriegsrechte, das frühzeitig ſchon darauf ausging, die kriegeriſchen Maßregeln auf die eigentlichen Zwecke des Kriegs zu beſchränken und den Verkehr der Privaten unberührt zu laſſen. Das große Uebergewicht, das ein Kriegsſchiff über ein Kauffahrteiſchiff ausübt, alſo das Recht des Stärkern, und der Grundſatz, daß die wirkſamſte Führung eines Seekriegs in der Vernichtung des feindlichen Handels liege, der Seekrieg alſo nicht blos gegen den Staat, ſondern auch gegen den friedlichen Verkehr des Feindes geführt werde, wird immer dem Seekrieg eine größere Ausdehnung geben als dem Landkrieg in Bezug auf die Intereſſen der Privatleute. Die günſtigſten Verträge für die Rechte der Neutralen haben Ausnahmen von dem Grundſatze der Freiheit des Handels feſtgeſtellt; unter dieſen Ausnahmen ſteht das Verbot: „Contrebande zu führen,“ obenan. Das Verbot der Contrebande iſt die allgemeine Regel. Aus den öffentlichen Verträgen, die

ſeit beinahe 400 Jahren abgeſchloſſen worden ſind, werden nur zwei Ausnahmen von dieſem Verbote erwähnt. Die erſte befindet ſich in dem Vertrag von Weſtminſter zwiſchen Eduard IV. von England und Franz, Herzog von Bretagne, vom 2. Juli 1468, in welchem der freie Handel ſelbſt mit Waffen geſtattet iſt, und die zweite in dem Vertrage von Aja vom 6. Auguſt 1661 zwiſchen Portugal und den Vereinigten Niederlanden, nach dem der Handel mit Kriegsbedürfniſſen erlaubt wird.

Die Erklärung des Begriffs „Contrebande" bietet mehrere Schwierigkeiten, die in den Verträgen nicht erledigt werden. Man iſt darüber einig, daß Waffen und Munition zur Contrebande gehören, dagegen iſt beſtritten, ob weitere Artikel, wie z. B. Pferde und Pferdegeſchirr, Schiffsbaumaterial, rohes oder halbverarbeitetes Material zu Kriegsbedürfniſſen hierher gehören. Um die Zweifel möglichſt zu löſen, wird zwiſchen directer und indirecter Contrebande unterſchieden und noch der Begriff zufälliger Contrebande erfunden. Die eigentlichen Kriegsbedürfniſſe ſind directe Contrebande, man rechnet hierher: grobes Geſchütz, Flinten, Büchſen, Carabiner, Musketen, Piſtolen, Granaten, Bajonnette, Kugeln, Flintenſteine, Degen, Säbel, Piken, Uniformen, Pferde, Pulver, Lunten, Sättel, Zäume und Zelte. Als indirecte Contrebande werden angenommen: ſolche Artikel, aus denen mit Leichtigkeit die Gegenſtände der directen Contrebande gefertigt werden können, als Schiffsbauholz, Taue, Theer, Pech, Hanf, Segeltuch, Harz, rohes Eiſen, Salpeter, Schwefel, Blei, Kupfer, Schiffsmunition, auch Geld und Lebensmittel. Unter zufälliger Contrebande verſteht man alle und jede Waaren, die an ſich und in der Regel nicht Kriegsbedürfniſſe ſind, aber wohl in der beſondern Lage, in der ſich der Feind gerade befindet, dieſe Natur annehmen. Man ſieht, daß die Dehnbarkeit des Begriffs für die neutrale Schifffahrt eine große Beläſtigung möglich macht und ſo haben denn auch die Neutralen den Wortlaut der Verträge feſtzuhalten und in dieſelben gewöhnlich die Angabe der betreffenden Artikel aufnehmen zu laſſen verſucht. Der Erfolg in Kriegszeiten iſt für ſie immer ungünſtig ausgefallen, wie ſehr viele Entſcheidungen vor den Priſengerichten beweiſen, da die Engländer namentlich ſehr ſtrenge Grundſätze geltend machten. Selbſt Nordamerika konnte eine ſeinen Wünſchen entſprechende Definition nicht erlangen und erhielt in dem Vertrage von 1794 nur ſo viel, daß Artikel, welche nach Umſtänden zur Contre-

bande würden, von den Engländern nicht confiscirt, ſondern gegen Bezahlung übernommen werden ſollten.

Eine Waare wird nicht Contrebande, weil von ihr ein mittel- oder unmittelbarer Gebrauch im Kriege gemacht werden kann, denn wäre dies der Fall, ſo könnte jede kriegführende Macht in die Länder der friedlichen Völker einbrechen und wegnehmen, was ihr im Kriege nachtheilig werden könnte. Zu dem Charakter der Contrebande gehört, daß die Waare ſchon wirklich Eigenthum des Feindes geworden oder wenigſtens in einen ſolchen Stand geſetzt iſt, daß ſie in das Eigenthum des Feindes gelangen kann, und daß ſie ſich außerhalb des Gebiets der neutralen Nation befindet. Demnach wird auch eine Waare, die ſich auf den Schiffen in Häfen, Buchten, geſchloſſenen Meeren u. ſ. w., die zu einem beſtimmten Landesgebiet gehören, befinden, nicht Contrebande und es würden ſelbſt nach dieſer milden Auslegung Kriegsbedürfniſſe auf einem neutralen Schiff, deſſen Capitain durch ſeine Seebriefe nachweiſen könnte, daß er nach einem neutralen Hafen gehe, nicht der Confiscation unterliegen. Die engliſchen Priſengerichte haben jedoch nie darauf Rückſicht genommen.

Mehrere Regierungen haben nach Beginn des jetzigen Seekriegs, theils um ihre Unterthanen vor Schaden zu bewahren, theils um die ſtärkern Seemächte von ihrer Loyalität zu überzeugen, die Ausfuhr von Kriegscontrebande nach dem Gebiet eines der Krieg führenden Staaten unter Androhung von Geld- oder Gefängnißſtrafen verboten z. B. die Hanſeſtädte, Preußen, Schweden, und Norwegen, Dänemark, Niederlande, Sardinien u. ſ. w. Es iſt ſehr zu bezweifeln, ob ein ſolches Verbot durch das Völkerrecht ſich rechtfertigen läßt. Aehnliche Verbote kommen zwar in der Kriegsgeſchichte vor, aber ſie ſind entweder auf beſondere Verträge gegründet oder nicht häufig genug, um ein Gewohnheitsrecht zu begründen, dagegen giebt es wieder ſehr viele Fälle, wo neutrale Nationen mit Kriegsbedarf nach Krieg führenden Ländern ohne Hinderniſſe und ohne daß die betreffenden Regierungen ſolchen Handel als einen Bruch der Neutralität ausgelegt hätten, gehandelt haben. So haben während des Schleswig-Holſteiniſchen Krieges weder England noch Amerika daran gedacht, die Ausfuhr von Schwefel, Salpeter, Geſchütz, Flinten, Säbeln u. ſ. w. zu verbieten. Auch Holland hat im gegenwärtigen Kriege die Ausfuhr von Kriegsmuniton nicht verboten, weil man die Colonien damit verſorgen muß und ein Verbot dem Handel zu großen Schaden zufügen würde. Dieſer Handel

fällt offenbar in das Gebiet des Privatverkehrs und geſchieht nicht zum Nachtheil derjenigen Regierung, die das Verbot ausſpricht. Durch das Verbot ſorgen ſie für einen Dritten, der ſelbſt für ſich zu ſorgen das Recht hat. Es iſt ein ſolches Verbot ein Eingriff in den Privatverkehr, der um ſo ſchwerer drückt, als der Begriff von Kriegsbedarf oder Contrebande, wie wir geſehen haben, gar nicht feſtſteht. Doch hat das Verbot in ſofern einigen praktiſchen Nutzen, daß die verſchiedenen Auffaſſungen der Staatsorgane über das Weſen der Contrebande und der Kriegsmunition bekannt geworden ſind. Die preußiſche Regierung rechnete hierher Geſchoſſe, Pulver, Zündhütchen und Flintenſteine, ingleichen Blei, Schwefel und Salpeter und fügte in einer ſpätern Verordnung: fertige Kartuſchen, fertige Patronen, eiſerne Roll- und Hohlkugeln, Raketen, Schlagröhren, fertige Zünder, Kartätſchſcheiben, Zünderhölzer, Kugel-, Granat- und Kartätſchſpiegel, Schießbaumwolle, Etamin und Kettengarn hinzu. Das däniſche Miniſterium nahm Bezug auf eine Verfügung vom 4. Mai 1803 und zählte folgende Gegenſtände zur Kriegs-Contrebande: Kanonen, Mörſer, alle Arten Waffen, Piſtolen, Bomben, Granaten, Kugeln, Gewehre, Feuerſteine, Lunten, Schießpulver, Salpeter, Schwefel, Küraſſe, Piken, Degen, Gehänge, Patrontaſchen, Sattelzeug, nahm jedoch ſolche Quantitäten dieſer Artikel aus, die zur Vertheidigung des Schiffes oder der Mannſchaft nöthig ſein können.

Am weiteſten hat England ſelbſt den Begriff der Contrebande geſtellt. Eine Ordre des Geheimraths befiehlt zwar, daß die Zollbeamten blos die Ausführung folgender Artikel: Schießpulver, Salpeter und Schwefel, Waffen und Schießbedarf, Maſchinen und Keſſel für Schiffe, im Ganzen oder deren einzelne Beſtandtheile zu verhindern haben, ferner, daß die angeführten Gegenſtände nur dann nicht ausgeführt werden dürfen, wenn ſie für irgend einen Platz in Europa, der nördlich von Dünkirchen oder für irgend einen Punkt im Mittelmeere, der öſtlich von Malta gelegen iſt, beſtimmt ſind und daß die Ausfuhr aller dieſer Artikel nach allen übrigen Punkten der Erde zu geſtatten, nachdem ſich die Zollbeamten von den betreffenden Exporteurs einen Schein haben ausſtellen laſſen, worin ſie ſich verpflichten, die angegebenen Exportartikel nach dem von ihnen bezeichneten Hafen zu bringen und dort auszuladen. Dieſe Ordre erfolgte auf die Vorſtellungen vieler Häuſer gegen ein früheres Ausfuhrverbot von Eiſen, die dadurch wegen ihres Exportgeſchäfts von Eiſen

stark betroffen waren. Dasselbe wurde nach der Kriegserklärung erlassen und sollte verhindern, daß die Zeit von der Kriegserklärung bis zu dem Beginn der Blokade in den russischen Häfen benutzt werden könne, dahin Eisen, Maschinenbestandtheile u. s. w. zu verladen. Von dem Augenblicke an, wo die englische Flotte in den Stand war, den Zugang zu den russischen Häfen hermetisch zu verschließen, konnte die gewünschte Erleichterung dem Ausfuhrhandel bewilligt werden, da derselbe durch den Blokadezustand nach russischen Häfen unmöglich war. Die englische Flotte sorgte nunmehr dafür, daß Rußland seinen Bedarf an Eisen- und Maschinenobjecten weder aus England noch Belgien und andern neutralen Staaten beziehen konnte. Hierdurch wurden zugleich die Ausfuhrverbote der neutralen Staaten überflüssig, denn Napier hat Schiffe genug, um alle Canäle zu versperren, und den genannten Handel unmöglich zu machen. Hiermit war von Seiten Englands die Reihe von Concessionen, die den englischen und neutralen Schiffen gemacht wurden, geschlossen und es lag in den Händen der Admirale, den Begriff der Contrebande zu bestimmen. So werden denn viele Artikel, die in der englischen Cabinetsordre vom 24. April 1854 als Contrebande nicht bezeichnet sind, als solche behandelt. Darunter gehören unter anderm die Kohlen. Auf eine Anfrage des Capitain Scobell im Unterhause, ob Kohlen als Kriegscontrebande zu beurtheilen seien, oder ob ein neutrales Fahrzeug diesen Artikel nach einem nicht blokirten russischen Hafen befördern dürfe, erklärte Lord Graham, daß die Lösung dieser Frage große Schwierigkeiten habe. Kohle figurire eigentlich nicht auf der Liste der Kriegscontrebande-Artikel, aber die Königlichen Kreuzer seien angewiesen, Kohle als einen Gegenstand von zweifelhaftem Charakter und nach der im letzten europäischen Kriege anerkannten (?) Auslegung des Völkerrechts zu behandeln. Es verhalte sich, fügte der Minister hinzu, mit Kohlen ungefähr so, wie mit Heu, welches ebenfalls sowohl zu rein commerciellen, wie zu Kriegszwecken versendet werden könne und sonach der Beschlagnahme unterworfen oder nicht unterworfen sei. Beide Artikel würden, wenn es sich herausstelle, daß sie zu Kriegszwecken verwendet werden sollten, als Contrebande zu behandeln sein. Die Königlichen Kreuzer wären daher angewiesen, daß sie in Hinsicht auf beide mit wohlerwogener Unterscheidung zu Werke gehen und eben so auf den Ort der Bestimmung solcher Artikel achten, wie in Erwägung ziehen sollten, welche Voraussetzung sich mit Grund über die

wahrscheinliche Verwendung derselben machen lasse; glaubten sie danach eine Ladung Kohlen oder Heu als Handelsgegenstand ansehen zu können, so sei dieselbe nicht wegzunehmen, im entgegengesetzten Falle aber müsse die Ladung genommen und mit ihr von dem Admiralitätsgericht nach völkerrechtlichem Brauch verfahren werden. Hiermit ist der Grundsatz aufgestellt, daß die Beantwortung der Frage, ob ein Artikel, der sowohl zu rein commerziellen als auch zu Kriegszwecken versendet werden kann, lediglich von den britischen Marineoffizieren abhängt. Da die Vervollkommnung der Kriegskunst eine unendliche Reihe von Artikeln in ihr Reich gezogen hat und jeden Tag das Verzeichniß sich mehrt, so wird der Umfang von Artikeln auf ein einziges Minimum herabsinken. Man kann allerdings den Steinkohlen einen großen Einfluß auf die Führung des Seekrieges wegen Anwendung der Dampfkraft nicht absprechen; da sie jedoch weder durch Verträge — der Utrechter Vertrag erwähnt nur Holzkohlen — noch durch Herkommen vom Verkehr ausgeschlossen sind, ist es immer für die Machtstellung Englands bezeichnend, ohne Weiteres einen so wichtigen und zu friedlichen Zwecken benutzten Artikel in die Classe der zweifelhaften zu werfen. Ob mit solchen Auslegungen wir bereits am Schluß sind, kann man kaum annehmen. Nach der Erklärung Englands vom 28. März, Feindeseigenthum unter neutraler Flagge nicht mit Beschlag zu belegen, konnte russisches Eigenthum von preußischen Häfen unter preußischer Flagge verschifft werden und es eröffnete sich für die Ostseehäfen die Aussicht auf ein lebhaftes Speditions- und Agenturgeschäft. Die preußische Regierung wendete dieser Frage ihre Aufmerksamkeit zu und forderte die Oberpostdirection in Königsberg auf, über einen Plan sich gutachtlich zu äußern, welcher dahin ging, eine Dampfschifffahrtsverbindung zwischen einem preußischen Ostseehafen und Hull herzustellen und das bisher zwischen Stettin und St. Petersburg gehende Post-Dampfschiff „Adler" für diesen Zweck zu verwenden. In England war schon der Plan zu einer directen Dampfschifffahrtsverbindung zwischen Hull und Pillau und Memel zur Reife gediehen. Da kam der hinkende Bote. Da über die Behandlung des indirecten Handelsverkehrs mit Rußland in England aus den Erklärungen Lord Clarendons die nothwendige Klarheit nicht hervorging, so wendete sich ein englisches Geschäftshaus mit folgenden Fragen an das auswärtige Amt: „Wird nach erfolgter Kriegserklärung der Ankauf russischer Producte,

die über Land transito durch Preußen gehen, illegal und sind diese Producte der Beschlagnahme ausgesetzt? Ferner, wird es englischen Kaufleuten gestattet sein, von Unterthanen eines neutralen Staates russische Producte zu kaufen, und werden auf diese Weise angekaufte Producte in ihrem Transit von besagtem neutralen Staate nach England einer Beschlagnahme oder Confiscation unterworfen sein? Ist es eine Umgehung der Blokade oder nicht, russische Güter über Land von Preußen zu beziehen?" Darauf antworteten die Herren in Downingstreet: „Russische, auf Landwegen nach Preußen transportirte und in einem preußischen Hafen nach England verladene Producte, sind einer Beschlagnahme unterworfen, sie müßten denn bona fide neutrales Eigenthum sein. Obwohl ferner ein britischer Unterthan nicht durch die Vermittlung eines Neutralen mit Rußland Verkehr treiben, oder zum Zweck eines solchen Handelsverkehrs einen Neutralen zu seinem Agenten machen darf, ist es dennoch einem englischen Kaufmann gesetzlich gestattet, von einem neutralen Unterthan, der in einem neutralen Staat angesiedelt ist oder Geschäfte treibt, russische Producte zu kaufen und die auf solche Weise gekauften Güter würden bei ihrem Transit von jenem neutralen Staate nach England unangefochten bleiben, vorausgesetzt, daß diese Güter zur Zeit des Ankaufs bona fide das Eigenthum des verkaufenden neutralen Unterthans waren. Es wird nicht minder ungesetzlich sein für einen britischen Unterthan, mit dem Feinde Geschäfte zu treiben, gleichzeitig ob er dessen Güter über Land oder auf dem Seewege erhält, ob eine Blokade der feindlichen Häfen existirt oder nicht existirt." Es scheint hierin eine Begünstigung des preußischen Handels zu liegen, besieht man sich jedoch die Sache genauer, so ist dieselbe nur auf dem Papier, nicht in der Wirklichkeit. Der Preuße kann der Vermittler des russisch-englischen Handels sein, er bedarf dazu aber eines großen Capitals, das für einen vorübergehenden Zweck nicht so schnell herbeigeschafft ist und wird allen möglichen Chikanen ausgesetzt. Die Lehre von dem bona fide Eigenthum wird von den englischen Rechtsgelehrten ganz besonders zum Nachtheil der neutralen Schifffahrt ausgelegt, indem der Rheder stets beweisen muß, daß ein wirkliches Kaufgeschäft und nicht blos ein zum Zweck der Sicherung gegen englische Kreuzer abgeschlossenes Scheingeschäft vorliegt. Wie will er aber beweisen, daß kein Scheingeschäft vorliege? Es ist das eine Negative, deren Beweis sonst von Niemandem verlangt wird, und eine Procedur, die nur

den engliſchen Kreuzern zu Gute kommt, die nach rechtlichen Grundſätzen den Beweis des Scheingeſchäfts zu ſichern haben würden, den preußiſchen Vermittlungshandel aber mit großen und unverhältnißmäßigen Gefahren verbindet. England hat ganz gewiß das Recht, den eignen Unterthanen den Handel mit dem Feind zu verbieten, gebraucht es aber dieſes Verbot zugleich indirect gegen den Handel der Neutralen, ſo weiſt es mit der andern Hand zurück, was es mit der einen gegeben hat.

Nach der S. 72 erwähnten Antwort des Attorney-General ſcheint feſtzuſtehen, daß eine Negative von dem Rheder bewieſen werden muß. Wie ſich das in der Praxis ausnimmt, beweiſt folgendes Beiſpiel. Im Mai 1854 hatte ein Zollbeamter den Schooner „Johanna Emilie" in den Londoner Docks in Beſchlag genommen und auf die Verurtheilung als ruſſiſches Eigenthum angetragen. Georg Schwers aus Leer in Hannover that Einſpruch, indem er angab, das Schiff ſei in Leer gebaut und ganz mit Hannoveranern bemannt, im October 1853 ſei es in Ballaſt ausgelaufen und nach Riga gegangen, von da nach Havre, dann nach Newcaſtle, wo es Kohlen nach Liſſabon eingenommen habe. Am 4. April habe es Liſſabon verlaſſen und am 1. Mai ſei es in die Docks eingelaufen. Dabei räumte der Capitain ein, daß das Schiff, aus welchem Grunde wiſſe er nicht, von der Abfahrt in Leer bis zur Ankunft in Newcaſtle unter ruſſiſcher Flagge geſegelt ſei. In Newcaſtle habe es eine notarielle Vollmacht von dem Eigenthümer Rükert, einem hannöverſchen Unterthan, aber wohnhaft in Riga, erhalten mit dem Auftrage, das Schiff an Schwers zu verkaufen. Er ſei nach Leer geſegelt, habe den Verkauf bewirkt, hannöverſche Schiffspapiere erhalten, ſei nach Newcaſtle zurückgekehrt, habe die ruſſiſchen Papiere an den ruſſiſchen Conſul daſelbſt ausgeliefert und Ladung nach Liſſabon genommen. Der Richter hielt den Beweis eines bona fide Geſchäfts durch Vorlegung des Kaufcontracts nicht für genügend, ſondern verlangte den Beweis des bona fide Verkaufs und daß das Kaufgeld gezahlt ſei. Ueber die von der engliſchen Regierung getroffenen Beſtimmungen in Betreff des Eigenthums an den während des Krieges aus neutralen Häfen verſchifften ruſſiſchen Producten ſind ſo merkwürdige Doctrinen aufgeſtellt und ſo viele Schwankungen vorgekommen, daß der Verkehr der neutralen Staaten und namentlich die Vermittlung zwiſchen den Krieg führenden Mächten ſich nicht nur nicht entwickelt, ſondern verringert hat. Da der

vermittelnde, einem neutralen Staate angehörende Kaufmann russische Producte nur als sein Eigenthum in den Verkehr auf der See bringen kann, riecht dies sehr nach dem Satze: „frei Schiff, unfrei Gut.“ Er muß die Gefahr der Vermittlung in dem ausgedehntesten Maße auf seine Schultern nehmen und Schwankungen in der Behandlung der neutralen Schiffahrt sich aussetzen, die den möglichen Verlust in ein schlechtes Verhältniß zu dem möglichen Gewinn setzen.

§. 18.

Die Blokade.

Unter Blokade wird die theilweise oder gänzliche Sperrung von feindlichen Häfen, Flußmündungen, Festungen, ja ganzer Küsten und Länderstrecken gegen den Verkehr durch eine der Kriegsparteien verstanden. Da sie zur energischen Kriegführung gehört und sich die feindlichen Flotten nicht einmal eine Störung gefallen lassen können, so müssen dieselben auch die Blokade respectiren und sich den daraus entstehenden Beschränkungen des Verkehrs unterwerfen. Auch in dieser Materie ist Vieles bestritten und den Beschwerden der neutralen Staaten ausgesetzt. Ein Fortschritt wird für jetzt bemerkbar, indem die Seemächte erklärt haben, daß die Blokade mittelst einer hinreichenden Macht vor die Festungen, Rheden oder Küsten des Feindes gelegt werden solle, und dadurch den maßlosen Ausdehnungen der letzten Seekriege vorgebeugt ist. Man glaubte, weit ausgedehnte Küsten schon dadurch in Blokadezustand erklären zu dürfen, daß man jede Zufuhr dahin und von dorther untersagte, einige Kaper in der Nähe derselben aufstellte und damit eine Benachrichtigung an die Neutralen verband. Dies versuchten 1560 Schweden gegen Rußland, 1562 Holland gegen England, beide in Gemeinschaft 1689 gegen Frankreich, 1793 die verbündeten Mächte gegen die französische Republik, 1798 England gegen alle Häfen und Wassermündungen Belgiens. Der französisch-englische Krieg erfand den Blocus sur papier, wodurch man ganze Länder und Inseln ohne alle Mittel eines effectiven Blokadezustandes dennoch für blokirt erklärte und gegen die

Uebertreter dieſer Blokade, denen man beikommen konnte, alle Nachtheile der wirklichen Blokade eintreten ließ. Der Blokadezuſtand, der jetzt gegen Rußland in der Oſtſee und im weißen Meere verfügt iſt, wird durch eine Flotte ausgeführt, wie ſie noch kein Seekrieg geſehen hat. Es kann aus dieſem Grunde nicht mehr als billig angeſehen werden, daß die zahlreichen Mißbräuche, wozu die Ausfertigung von Ausnahmsermächtigungen für den Handel in den frühern Kriegen Anlaß gegeben, ſo wie die Erleichterungen, die für den Handel der Neutralen gewährt ſind, England und Frankreich abgehalten haben, für jetzt Licenzen, trotz der Blokade aus den ruſſiſchen Häfen der Oſtſee und des weißen Meeres Waaren ausführen zu dürfen, für ihre Unterthanen und neutrale Schiffe zu ertheilen. Alle diesfallſigen Geſuche ſind abfällig beſchieden worden. Die einzige Milderung, die der Brauch bei Blokadegeſetzen geſtattet, beſteht darin, daß man die neutralen Schiffe, welche in Ladung begriffen, unter Einräumung einer angemeſſenen Friſt aus den blokirten Häfen auslaufen ließ. Soll man engliſchen Berichten Glauben ſchenken, ſo ſind die mannigfachen Klagen der neutralen Staaten über die Art und Weiſe, wie die Blokade-Maßregeln gegen ſie von engliſchen Capitainen gehandhabt werden, ohne Grund. Die engliſche Regierung hat eine Depeſche des Capt. Cooper Key veröffentlicht, die dieſen Klagen begegnet und zugleich einen klaren Blick in das Verfahren zuläßt. Darin heißt es: „Um Schiffe, welche die Blokade zu brechen verſucht haben, als rechtmäßige Priſe aburtheilen zu können, müſſen 3 Punkte feſtgeſtellt ſein, a) daß eine effective Blokade bewerkſtelligt war, b) daß ein Verſuch gemacht wurde, ſie zu brechen, c) daß derlei Schiffe von der Exiſtenz der Blokade Kenntniß hatten. Was den erſten Punkt betrifft, genügt die Bemerkung, daß vom 9. Mai angefangen 2 Schiffe am Eingange des Golfes von Riga, 2 andere zwiſchen Windau und Memel ununterbrochen gekreuzt haben. Allerdings haben ſich mehrere Fahrzeuge bei Nacht und Nebel durch die wachthabenden Kreuzer durchgeſchlichen, aber die Zahl der angehaltenen Schiffe iſt dagegen an und für ſich ein Beweis, daß die Blokadeſchiffe es an Wachſamkeit nicht fehlen ließen. Der 2. Punkt läßt ſich leicht erörtern, wenn man den Bericht nachlieſt, wann, wo und unter welchem Winde jedes der aufgebrachten Schiffe betroffen wurde. Was den 3. Punkt betrifft, wurde alle mögliche Sorgfalt darauf verwendet, daß neutrale Schiffe von der Ausdehnung der Blokade-Linie genau in Kenntniß geſetzt

wurden. In Bezug auf jene Fahrzeuge, welche in blokirte Häfen einlaufen wollten, haben alle englischen Capitaine die Weisung erhalten, das Schiff nach gemachter Notification in dessen Papieren einfach zurückzuweisen, wenn es nur im geringsten zweifelhaft erscheinen sollte, ob der Capitain eines derartig angehaltenen Schiffes von der Blokade des Hafens, nach dem er steuerte, in Kenntniß gesetzt war. Es wurden, diesen Befehlen gemäß, seit dem 20. April nicht weniger denn 154 Fahrzeuge verwarnt, obwohl sie fast alle durch den Sund kamen, und in Elsinore von der Blokade genaue Kenntniß erhalten haben mußten. Ich hielt es jedoch jederzeit für meine Pflicht, gegen neutrale Schiffe so nachsichtig zu sein, als es sich mit den Interessen der verbündeten Mächte nur immer vertrug. Im Ganzen wurden blos 4 Fahrzeuge, die in blokirte Häfen einzulaufen versuchten, zurückbehalten. Zwei davon hatten Kohlen geladen und waren ohne Papiere, die beiden andern gestanden, daß sie über die Blokade informirt waren, als sie von Copenhagen ausliefen. Die Blokade-Ankündigung wurde gebührend in Berlin, Memel, Riga, Libau und Windau veröffentlicht. Nichtsdestoweniger sind mehrere Schiffe mit Cargos aus Riga ausgelaufen; sie wurden sofort angehalten und zur Aburtheilung nach England geschickt."

Die neutralen Regierungen haben ihre Unterthanen zur Beachtung der Maßregeln aufgefordert. Namentlich hat Preußen auf den Antrag, daß die Regierung Licenzen zur Durchbrechung der Blokade auswirke und die Zusicherung, daß preußisches Eigenthum in russischen Häfen und Plätzen dauernde Sicherheit haben und im Fall der Vernichtung oder Beschädigung durch Kriegsvorgänge ersetzt werden, von der russischen Regierung zu erlangen suche, darauf aufmerksam gemacht, daß sie zwar ferner die Interessen des Handels wahrnehmen und gegen etwaige Beeinträchtigungen schützen werde, aber auf ungewisse Möglichkeiten hin Zusicherungen nicht ertheilen könne. Auch hatte die russische Regierung erklärt, daß, wenn sie ihre Häfen den Kauffahrteischiffen neutraler Regierungen offen lasse, sie doch keine Verantwortlichkeit für den Schaden und Verlust auf sich nehmen möge, den solche Schiffe durch die Kriegsoperationen erleiden könnten.

§. 19.

Das Durchsuchungsrecht.

Die Berechtigung der Kriegsschiffe (von Kapern ist im jetzigen Kriege keine Rede) einer Krieg führenden Macht, die Handelsschiffe neutraler Nationen an den Küsten oder in offner See anzuhalten, um sich sowohl von der Richtigkeit der Flagge als von der Zulässigkeit der Ladung und eventuell von deren Bestimmung zu überzeugen, und bei vorliegendem Verdacht einer genauen Untersuchung zu unterwerfen, wird „Durchsuchungsrecht" genannt. Es ist eine Folge der durch fremde Kriegführung den neutralen Völkern auferlegten Verkehrsbeschränkung und, seitdem einzelne Staaten zu größerm Uebergewicht auf der See gelangt sind, factisch von allen Staaten, von den meisten auch vertragsmäßig anerkannt. Wenn nicht alle Verträge geradezu eine Anerkennung enthalten, so wurde doch entweder festgestellt, was bei der Durchsuchung geschehen oder nicht geschehen dürfe oder bestimmt, wenn sie ganz wegfallen solle, denn nicht das Recht selbst, sondern die Art und Weise der Ausführung und die Bedingungen, unter denen es wegfallen sollte, waren zweifelhaft. Eine Macht kann nur dann den Seekrieg mit Erfolg führen, wenn es ihr gestattet ist, durch Kriegsfahrzeuge die unter neutraler Flagge segelnden Schiffe auf offner See oder in den Gewässern der beiden Krieg führenden Staaten anzuhalten, um sich über den neutralen und völkerrechtsgemäßen Charakter derselben zu vergewissern. Das Aufziehen einer falschen Flagge ist gar zu leicht auszuführen, als daß die Flagge allein den Ausschlag geben könnte; jedes Schiff hat daher die Wahrheit seiner Flagge durch unverdächtige Papiere zu beweisen. Steht ferner dem Krieg führenden Staate theils durch Verträge, theils durch das allgemeine Völkerrecht die Berechtigung zu, den neutralen Schiffen die Zuführung von Contrebande zu verbieten und diese Waaren und Güter wegzunehmen, so muß er auch berechtigt sein, Mittel anzuwenden, durch die er sein Recht ausüben kann. Die früher gegen neutrale Schiffe ausgeübten Plackereien sind vielfach der Gegenstand von Streitigkeiten gewesen, bei denen es sich um das Ansehen und die Souverainetät der einzelnen Staaten handelt. Die Entscheidungen hierüber und die darauf gebauten Verträge, haben ein Gewohnheitsrecht gebildet, das die Form und Schranken der Durchsuchung regelt. Hier ist es aber wieder England, das

ſtets ſeinen beſondern Weg ging und alle Erleichterungen des neutralen Handels von der Hand wies.

Will Jemand ein Recht gegen einen Andern ausüben, ſo muß er damit anfangen, daß er daſſelbe klar erweiſe. In dem Kriege iſt es ein ſeit langer Zeit allgemein gewordener Gebrauch, daß der Führer eines Kriegsſchiffs jede Flagge, die ihm nur beliebt, aufſteckt, um die feindlichen Schiffe unverſehens zu überfallen und wegzunehmen. Es gehört dieſer Gebrauch unter die Kriegsliſten. Da die neutralen Schiffe ſehr leicht in Gefahr kommen könnten, durch bloße Beachtung der Flagge in die Hände von Seeräubern zu fallen, ſo ſind ſie nicht verbunden, der aufgeſteckten Flagge Glauben zu ſchenken, ſo lange ſie nicht von der Rechtmäßigkeit derſelben überzeugt ſind. Daher konnte ein neutrales Schiff, ungeachtet eines ihm vom Kaper gegebenen Zeichens zum Einziehen der Segel und Stillhalten, dennoch ſeinen Lauf mit vollen Segeln fortſetzen. Es ſtanden zwei Rechte mit einander im Widerſpruche, deren Nichtausübung dem einen oder dem andern Theile großen Schaden zufügen konnte, indem das neutrale Schiff, wenn es auf die bloße Flagge traute, leicht in die Hände von Seeräubern fallen und dem Kriegsfahrzeuge leicht eine rechtmäßige Beute entgehen konnte. Um dies zu verhüten und die neutralen Völker vor Gefahr und den Krieg führenden Mächten die Verfolgung ihrer Rechte ſicher zu ſtellen, wurde ein Mittel ausfindig gemacht und in Ausführung gebracht, das nach vielen abgeſchloſſenen Verträgen in ein allgemeines Kriegsgeſetz überging. Es beſteht darin, daß der von kriegführenden Nationen aufgeſteckten Flagge nicht der geringſte Glaube beizumeſſen ſei, wenn nicht zur Beglaubigung derſelben ein blinder Kanonenſchuß abgefeuert wurde, durch den der Befehlshaber des Schiffs dafür bürgt, daß die aufgeſteckte Flagge richtig ſei. Da nun auch dieſes Zeichen den neutralen Schiffen gänzliche Sicherheit nicht giebt, weil es von Seeräubern nachgeahmt werden kann, ſo kommt noch hinzu und iſt es Seebrauch, daß das bewaffnete Schiff, nachdem es das Zeichen zum Stillhalten gegeben, nicht ſogleich auf das neutrale Schiff losſegeln, ſondern ſich in einer gehörigen Entfernung, d. h. in einer Entfernung von einem ganzen oder halben Kanonenſchuß halte und ſodann ein Boot mit zweien oder dreien ſeiner Leute an Bord des neutralen Schiffes abſchicke, oder auch den Capitain des Letztern mit den Papieren bei ſich empfange. Aus dieſen Papieren muß die Rechtmäßigkeit der Flagge, der Ladung und die Be-

ſtimmung der letztern hervorgehen. Erſt wenn die Seepapiere nicht in Ordnung befunden wurden, oder das Benehmen der Mannſchaft Verdacht erregte, durfte die Unterſuchung vorgenommen werden. Jedes Schiff, welches, um der Durchſuchung zu entgehen, die Flucht ergreift oder ſich zur Gegenwehr ſetzt, wird als ein feindliches angeſehen. Da ferner die Durchſuchung eine friedliche Handlung iſt und nur den Zweck hat, ſich von der wirklichen Neutralität und von der Beſchaffenheit ſeiner Ladung zu überzeugen, ſo iſt die Durchſuchung mit möglichſt kleinem Zeitverluſt und mit möglichſter Verhütung allen Schadens vorzunehmen. Jede aus bloßer Habſucht und aus Trotz auf die Uebermacht vorgenommene Durchſuchung iſt eine ungerechte Gewaltthätigkeit, die den Steuermann des neutralen Schiffes berechtigt, Genugthuung zu fordern.

Da die Verträge nicht immer feſtſetzen, welche Papiere vorgelegt werden müſſen und von welcher Beſchaffenheit ſie ſein ſollen, ſo bleibt bei der Ausübung des Durchſuchungsrechts den Chikanen immer noch ein großer Spielraum und es wird erſt eine beſtimmte Uebereinkunft Abhilfe bringen. Um die läſtigen Bedrückungen zu vermeiden, ſo ſtellten viele Nationen die Handelsſchiffe ihres Landes unter Geleit (Convoi) eines oder mehrerer ihrer Kriegsſchiffe und verlangten, daß die einfache Erklärung des Commandanten des Convoi, daß keine Kriegscontrebande an Bord ſich befinde, hinreiche, ſie vor Durchſuchung zu ſchützen. Schweden that dies ſchon 1653 und machte dies Princip 1681 gegen England thatſächlich geltend, ohne daß dieſe Streitfrage dadurch zur Entſcheidung gekommen wäre. Selbſt die ſchon erwähnte bewaffnete Neutralität von 1780 brachte keine Löſung und nur Holland wies ſeine Kriegsfahrzeuge und Kaper an, Schiffe unter Convoi frei paſſiren zu laſſen. In ſpätern Reglements nahmen Rußland 1787 und Schweden 1788, Dänemark 1782, Oeſterreich 1785, Sicilien, Frankreich und Portugal 1787 und die nordamerikaniſchen Freiſtaaten 1782, das Princip an. Nur die engliſche Regierung verweigerte die Anerkennung deſſelben und wurde darin durch die Rechtsautoritäten des Landes und bei dem Admiralitätsrichter nachdrücklich unterſtützt. Die Convention vom 16. December 1800 zwiſchen Schweden, Dänemark und Rußland, der auch Preußen beitrat, ſetzte zwar feſt, daß die Erklärung des Befehlshabers eines Convoi vor der Durchſuchung ſchützen ſolle, wurde jedoch durch die politiſchen Verhältniſſe bald wieder bei Seite gelegt und ein

späterer Vertrag mit England, welcher die Durchsuchung convoyirter Schiffe den Kapern, nicht aber den Kriegsschiffen untersagte, wurde durch den Tilsiter Frieden widerrufen. In neuerer Zeit haben Nordamerika 1824, Frankreich 1839 und Preußen 1817 und 1846 in einzelnen Verträgen die bewaffnete Neutralität anerkannt, England hat jedoch stets seine Zustimmung verweigert. Die Frage des Sklavenhandels hat auch das Durchsuchungsrecht zur Sprache gebracht und der 1841 zwischen England und Frankreich unterzeichnete Vertrag setzt in Art. 7 fest: „Das Recht der gegenseitigen Durchsuchung hört auf und es werden die den Kreuzern beider Nationen übermachten Durchsuchungsmandate zurückgenommen." Die dem Vertrage angehängten Verhaltungsregeln bestimmen die Fälle, in denen verdächtige Schiffe angehalten werden können. Sie empfehlen die größte Behutsamkeit in Ausübung dieses Rechts. Bei der Durchsuchung von Schiffen, die fremde Flaggen tragen, handeln die Schiffscapitaine auf eigne Verantwortlichkeit. Die Durchsuchung soll in der Regel so geschehen, daß der Kreuzer eine Schaluppe an Bord des fremden Schiffs schickt, ohne es in seinem Laufe anzuhalten. Im Fall daß das Wetter dies nicht erlaubt, soll das verdächtige Schiff aufgefordert werden, zu halten, und wenn es seine Nationalität beweist, soll es unverweilt wieder geräumt werden.

Was hier in Friedenszeiten festgesetzt ist, könnte auch in Kriegszeiten den neutralen Schiffen eingeräumt werden.

§. 20.

Die Prisen und Prisengerichte.

Wie alle bisherigen Regeln über die Schifffahrt den Neutralen bestritten sind, so findet auch in Hinsicht der Prisen und der Prisengerichte eine verschiedene Praxis statt.

In Bezug auf sie wurde zwischen Frankreich und England folgende Uebereinkunft am 10. Mai abgeschlossen und am 20. desselben Monats ratificirt:

Art. 1. Ist eine Prise gemeinschaftlich von den Kriegsschiffen der beiden Länder aufgebracht worden, so steht die

Aburtheilung darüber der Gerichtsbarkeit des Landes zu, dessen Flagge der Offizier trägt, welcher den Oberbefehl in der Action führte.

Art. 2. Hat ein Kreuzer einer der beiden verbündeten Nationen eine Prise genommen in Anwesenheit und Angesichts eines Kreuzers der andern, welcher solchergestalt zur Einschüchterung des Feindes und zur Ermuthigung des kapernden Schiffes beigetragen hat, so gehört die Aburtheilung zur Gerichtsbarkeit des kapernden Schiffes.

Art. 3. Im Falle der Wegnahme eines Handelsschiffes eines der beiden Länder, gehört die Aburtheilung stets zur Gerichtsbarkeit des Landes, welchem das gekaperte Schiff angehört. Die Ladung theilt in Bezug auf die Gerichtsbarkeit das Schicksal des Schiffes.

Art. 4. Im Falle der Verurtheilung unter den durch die vorstehenden Artikel vorgesehenen Umständen wird 1) wenn die Wegnahme durch gemeinschaftlich agirende Schiffe der beiden Nationen erfolgt ist, der Netto-Ertrag der Prise nach Abzug der nothwendigen Kosten in eben so viele Theile getheilt werden, als sich Mannschaften an Bord der erbeutenden Schiffe befanden, ohne Rücksicht auf die Rangstufen, und der den Mannschaften der verbündeten Nationen zukommende Antheil wird demjenigen ausgezahlt und eingehändigt werden, welcher in gehöriger Weise von seiner Regierung zur Empfangnahme ermächtigt worden ist, während für die Repartition der den betreffenden Schiffen zukommenden Summen jede Regierung je nach den Gesetzen und Vorschriften des Landes Sorge tragen wird. 2) Ist die Prise von den Kreuzern einer der beiden verbündeten Nationen in Anwesenheit und Angesichts eines Kreuzers der andern genommen worden, so werden Vertheilung, Auszahlung und Repartition des Netto-Ertrages der Prise nach Abzug der nothwendigen Kosten gleichfalls in der oben angegebenen Weise stattfinden. 3) Ist die von dem Kreuzer eines der beiden Länder genommene Prise von den Gerichten des andern abgeurtheilt worden, so wird der Nettoertrag der Prise nach Abzug der nothwendigen Kosten auf dieselbe Weise der Regierung des kapernden Schiffes zugestellt, um ihren Gesetzen und Vorschriften gemäß vertheilt werden.

Art. 5. Die Befehlshaber der Kriegsschiffe Ihrer Majestäten werden sich hinsichtlich der Fortschaffung und Ablieferung der Prisen nach den der gegenwärtigen Uebereinkunft beigefügten Instructionen richten, welche, falls es nöthig scheint,

nach gemeinschaftlicher Verabredung zu modificiren, die beiden Regierungen sich vorbehalten.

Art. 6. Wenn es zu Ausführung der gegenwärtigen Uebereinkunft nöthig ist, zur Abschätzung eines gekaperten Kriegsschiffes zu schreiten, so hat diese Abschätzung den wirklichen Werth festzustellen und die verbündete Regierung hat das Recht, einen oder mehrere Offiziere abzuordnen, um an der Abschätzung Theil zu nehmen. Kann man sich nicht einigen, so bestimmt das Loos den Offizier, dessen Stimme den Ausschlag zu geben hat.

Art. 7. Die Mannschaften der gekaperten Schiffe werden nach den Gesetzen und Vorschriften des Landes behandelt, welchem die gegenwärtige Uebereinkunft die Aburtheilung der Prise zuspricht.

Die Instructionen an die Befehlshaber der französischen und englischen Kriegsschiffe lauten folgendermaßen:

Art. 1. Wenn Sie in Folge einer gemeinschaftlichen Action in der Lage sind, den Bericht oder das Protokoll über die Wegnahme von Schiffen zu redigiren, so haben Sie genau die Namen der bei der Action anwesenden Kriegsschiffe, so wie ihrer Befehlshaber anzugeben und so weit es thunlich, auch die Zahl der bei Beginn der Action an Bord jener Schiffe befindlichen Mannschaften, ohne Unterschied des Ranges. Eine Abschrift dieses Berichtes oder Protokolls haben Sie dem Offizier der verbündeten Macht zu übergeben, welcher den Oberbefehl im Kampfe führte, und nach den Instructionen dieses Offiziers haben Sie sich in Bezug auf die Fortschaffung und Aburtheilung der solchergestalt unter seinem Befehl gemeinschaftlich gemachten Prisen zu richten. Hat ein Offizier Ihrer Nation den Oberbefehl in der Action geführt, so richten Sie sich nach den Vorschriften ihres eigenen Landes und beschränken sich darauf, dem am Range höchsten bei dem Kampfe anwesenden Offizier der verbündeten Macht eine beglaubigte Abschrift des von Ihnen redigirten Berichtes oder Protokolls zuzustellen.

Art. 2. Haben Sie in Anwesenheit und Angesichts eines verbündeten Kriegsschiffes eine Prise gemacht, so haben Sie in dem Berichte, den Sie redigiren, wenn es sich um ein Kriegsschiff, und in dem Protokoll, wenn es sich um ein Kauffahrteischiff handelt, genau die Zahl der Mannschaften, ohne Unterschied des Ranges, anzugeben, die Sie bei Beginn der Action an Bord hatten, so wie den Namen des verbündeten Kriegsschiffes, welches sich in Sicht befand, und wo möglich

die Zahl der an Bord deſſelben befindlichen Mannſchaften, gleichfalls ohne Unterſchied des Ranges. Sie haben ferner dem Befehlshaber dieſes Schiffes eine beglaubigte Abſchrift Ihres Berichtes oder Protokolles zuzuſtellen.

Art. 3. Wenn im Falle eines Blokadebruches, des Transports von Kriegs-Contrebande, von feindlichen Land- oder Seetruppen oder von an den Feind gerichteten oder von ihm herrührenden amtlichen Depeſchen Sie ſich veranlaßt finden, ein Handelsſchiff des verbündeten Landes zu verhaften oder wegzunehmen, ſo haben Sie 1) ein Protokoll aufzuſetzen, in welchem Ort, Zeit und Grund der Verhaftung, ſo wie der Name des Schiffes und des Capitäns, und die Anzahl der Mannſchaften anzugeben ſind, und eine genaue Beſchreibung der Beſchaffenheit des Schiffes und ſeiner Ladung zu geben iſt; 2) nach Aufnahme des Inventars alle Schiffspapiere, als Nationalitäts- oder Eigenthumsſcheine, Päſſe, Befrachtungs-Verträge, Frachtbriefe, Facturen und andere Documente, welche geeignet ſind, die Natur und den Eigenthümer des Schiffes und der Ladung zu conſtatiren, zuſammen in ein verſiegeltes Packet zu verpacken; 3) die Luken zu verſiegeln; 4) einen Offizier an Bord zu ſchicken nebſt der Anzahl von Mannſchaften, welche Ihnen geeignet ſcheint, den Dienſt auf dem Schiffe zu thun, und es nach ſeinem Beſtimmungsorte zu bringen; 5) das Schiff nach dem nächſtgelegenen Hafen der Macht zu bringen, deren Flagge es trug; 6) das Schiff den Behörden des Hafens zu überliefern, nach welchem Sie es haben bringen laſſen, unter Einhändigung des oben erwähnten Protokolls, Inventars und verſiegelten, die Schiffspapiere enthaltenden Packets.

Art. 4. Der Offizier, welcher ein gekapertes Schiff führt, hat ſich einen Empfangsſchein ausſtellen zu laſſen, in welchem die Abgabe des Schiffes, ſo wie des Packets, Protokolls und Inventars beſcheinigt wird.

Art. 5. Wenn das gekaperte Schiff in Folge von Stürmen außer Stande iſt, ſeine Fahrt fortzuſetzen, ſo darf der Offizier, welcher den Auftrag hat, eine zur Handelsflotte der verbündeten Macht gehörige Priſe in einen Hafen dieſer Macht zu bringen, in einen Hafen ſeines eigenen Landes oder in einen neutralen Hafen einlaufen und hat dann ſeine Priſe der Ortsbehörde zu übergeben, wenn er in einen Hafen ſeines Landes einläuft, dem Conſul der verbündeten Nation aber, wenn er in einen neutralen Hafen einläuft, ohne daß jedoch die für Aburtheilung der Priſe ſpäter zu ergreifenden Maß-

regeln dadurch irgend eine Aenderung erlitten. Er hat in diesem Falle Sorge dafür zu tragen, daß der Bericht oder das Protokoll, so wie das die Schiffspapiere enthaltende Packet richtig an die Behörde gesandt werden, welcher die Gerichtsbarkeit über die Aburtheilung zusteht.

Art. 6. Die auf den verhafteten Schiffen befindlichen Frauen, Kinder und dem Soldaten- oder Matrosenstande nicht angehörigen Personen sind nicht als Gefangene zu betrachten und sind frei ans Land zu setzen. Diese Ausnahmen abgerechnet, so wie jene Ausnahmen, welche Ihnen aus Rücksicht für Ihre Sicherheit räthlich scheinen mögen, haben Sie keine Person an Bord zu lassen; in allen Fällen aber behalten Sie den Capitain, den Supercargo und diejenigen an Bord, deren Zeugniß für die Aburtheilung der Prise wesentlich ist. Als Kriegsgefangene betrachten Sie, die im Anfange dieses Artikels bezeichnete Ausnahme abgerechnet, alle Personen, die sich an Bord der feindlichen Schiffe befinden. Der Freiheit von Unterthanen der verbündeten oder neutralen Mächte, die sich auf verbündeten oder neutralen Schiffen befinden, haben Sie keine andere Beschränkung aufzuerlegen, als die, welche für die Sicherheit des Schiffes nöthig sein mag. Was Ihre Landsleute betrifft, so haben Sie dieselben den Ihnen ertheilten allgemeinen Instructionen gemäß zu behandeln und sie in keinem Falle einer fremden Gerichtsbarkeit zu überliefern. Die ausnahmsweise von Bord der gekaperten Schiffe entfernten Personen sind später in ihre Heimath zu senden, wenn sie der verbündeten Nation angehören, gehören sie hingegen einer neutralen oder feindlichen Nation an, so werden sie behandelt, wie wenn sie sich auf einem von Ihnen allein gekaperten Schiffe befunden hätten.

Diese Uebereinkunft zwischen England und Frankreich regelt zwar das Verfahren der Prisengerichte und deren Competenz, soweit dabei das Interesse der Krieg führenden Mächte in Frage kommt, läßt aber mehrere sehr streitige Punkte unerledigt, die hauptsächlich die Rechte der Neutralen berühren. Hierher gehört die Beantwortung der Frage: Wer ist der Richter, der durch sein Urtheil die weggenommenen Güter in das Eigenthum des wegnehmenden Theiles übergehen läßt, oder die Wegnahme rechtskräftig für unrechtmäßig erklärt? Man unterscheidet das Eigenthum der Feinde und der neutralen Völker. Im erstern Falle haben nach Kriegsrecht die Gerichte des Staates, dessen Kriegsschiffe die Prise aufgebracht haben, die Entscheidung abzugeben. Zweifelhafter und

wenigstens nicht bestimmt durch Verträge und das Seerecht ist der zweite Fall. Die englische Regierung ließ sich 1753 von angesehenen Rechtsgelehrten einen Bericht darüber erstatten, da Preußens großer Friedrich, unzufrieden mit den Entscheidungen der britischen Admiralität, welche preußische, durch englische Kaper aufgebrachte Schiffe und Güter condemnirt hatte, die Competenz der Krieg führenden Staaten bestritten hatte. In diesem Berichte wird die ununterbrochene Gewohnheit aller europäischen Völker für die Competenz der Kriegführenden geltend gemacht, doch nicht in Abrede gestellt, daß eine neutrale Regierung gegen offenbares ihren Unterthanen widerfahrenes Unrecht Beschwerde bei der Krieg führenden Regierung auf diplomatischem Wege erheben könne. Die Sache wurde durch den Vertrag vom 16. Januar 1756 gütlich beigelegt, ohne daß eine Revision des Urtheils der Prisengerichte stattgefunden hätte. Die Praxis hat allerdings auch in den Kriegen dieses Jahrhunderts die Competenz der Kriegführenden anerkannt, doch sind immer Reclamationen vorgekommen, namentlich hat Nordamerika mit England einen Vertrag abgeschlossen, nach dem die Bestimmung der Entschädigungsansprüche amerikanischer Kaper nach Grundsätzen der Gerechtigkeit, der Billigkeit und des Völkerrechts einer gemischten Commission übertragen werden. Wie weitläufig und Zeit raubend dies gewesen, beweist ein Entschädigungsanspruch Amerikas an Dänemark aus dem Jahre 1810, der erst im Jahre 1830 zum Schlusse kam. Gewöhnlich entschädigte dann der Staat selbst und der Kaper behielt seine Prise.

Diese Frage ist durch den Wegfall der Kaper in ein anderes Stadium getreten. Der Kaper handelte zwar im Auftrage des Staates, war aber stets Privatunternehmer, der durch die Wegnahme eines Handelsschiffes mit einem andern Privatmann in Conflict gerieth. Der Kaper und der neutrale Schiffer waren Parteien im gewöhnlichen Sinne des Worts und vertraten ihre Privatinteressen. Künftig ist nur der Staat der wegnehmende Theil, von dem andere liberalere Gesichtspunkte erwartet werden können, als sie zu Gunsten der Kaper, denen man mit Verurtheilung der Prisen eine Belohnung zur Aufmunterung zukommen lassen wollte, aufgestellt wurden. Wenigstens kann nun leichter die Frage zur Verhandlung zwischen Staat und Staat kommen, als früher, wo alle Rechtsmittel bei den Behörden des Captors erschöpft sein mußten, ehe der Neutrale bei seiner eignen Regierung Beschwerde zu führen ein Recht hatte.

Eine andere wichtige Einwendung gegen die Prisengerichte liegt in der nicht zu leugnenden Thatsache, daß von ihnen nach Instructionen ihrer Regierungen und nicht nach bestimmten Grundsätzen des Völkerrechts entschieden wird. So lange die politische Anschauung auf die Entscheidung der Prisengerichte einwirkt, wird die Plackerei für die neutrale Schifffahrt nicht aufhören. Die günstigen Bedingungen, welche England im jetzigen Kriege gestellt hat und das von ihnen angenommene Handelssystem lassen hoffen, daß auch in dieser Beziehung auf die englische Regierung wird eingewirkt werden können und daß bestimmte Rechtsregeln, nicht aber Instructionen des Geheimen Raths den Ausschlag geben. England hat ohne Leidenschaft und Einseitigkeit, mit Mäßigung und Billigkeit in dem jetzigen Seekriege gehandelt, daß man die frühern Belästigungen, die es gegen Handel und Schifffahrt sich erlaubt hat, vergessen kann. Können sich Nordamerika, Frankreich und Deutschland mit England über die hier einschlagenden milden völkerrechtlichen Grundsätze vereinigen, dann wird der Anfang des jetzigen Seekriegs eine neue Epoche im Seerecht sein, der eines längern Daseins, als die berühmte bewaffnete Neutralität von 1780, gewiß ist.

Damals handelte es sich darum, den Krieg zu benutzen, um einer andern Seemacht den Handel zu vernichten und ihren Einfluß auf der See einzuschränken. Jetzt sind alle gebildeten Nationen zu der Ueberzeugung gelangt, daß ihr eigner Handel am vortheilhaftesten getrieben wird, wenn andere Nationen durch ungestörten Handel an den Vortheilen desselben Theil nehmen. Es ist dies die Consequenz des unbestrittenen Satzes, daß mit wohlhabenden und reichen Nationen ein vortheilhafterer Handel möglich, als mit armen Völkern.

In **F. A. Romberg's Verlag** in Leipzig sind erschienen:

Die heiligen Stätten

nach

Originalzeichnungen nach der Natur

von

Otto Georgi.

Ein eleganter Band von 12 Druckbogen mit einem Titelblatte, 10 prachtvollen Stahlstichen und 6 feinen Holzschnitten.

Der Text schildert in 9 Abschnitten: das Land, die Geschichte des heiligen Landes, Jerusalem einst und jetzt, Golgatha und das heilige Grab, die Himmelfahrtskirche, Klöster und Kirchen jetziger und früherer Zeit, die Wanderung von Jerusalem nach Bethlehem und zurück, Jericho, Wanderung nach Nazareth und dem Tabor, den Karmel und Libanon.

Histoire des beaux-arts

depuis l'antiquité jusqu'à nos jours.

Par

Mr. C. A. Menzel,

Professeur d'architecture et membre de plusieurs sociétés savantes.

Accompagnée de 420 gravures explicatives sur acier, représentant les chefs-d'oeuvre d'architecture, de peinture et de sculpture des divers styles, écoles et époques.

Traduit de l'allemand

par

PAULIN NIBOYET.

Deux volumes dont le premier, orné de 60 gravures, se trouve déjà en vente.
Prix de ce volume: 25 francs.

Entwürfe zu gothischen Möbeln

von

G. G. Ungewitter, Architekt.

Preis: 6 Thlr.

Dieses Werk umfaßt 48 Tafeln in Folio, 1 Titelkupfer und 4 Druckbogen Text. Lieferung 1 und 2 sind bereits vollendet und geben ein neues und glänzendes Zeugniß für das schöpferische Talent des genialen Verfassers, der mit dem innigsten Verständniß der alten Meister diese Blätter componirt hat. Der Inhalt dieser beiden Lieferungen ist folgender: Stühle, Tische, Schreibtische, Schreibschränke, Sopha's, Armlehnstühle, Bettstellen, Himmelbett, Hängeschränke, Commode, Eckschrank, Spiegel und Spiegeltisch, Spiegelrahmen, Zeugschrank, Kleiderschrank, Nähtische, Blumentisch. Das 3. und letzte Heft dieses Werkes wird enthalten: Silber- und Bücherschrank, Wiege, Etagère, Büffet, Nipptisch, Kleiderstände, Waschtisch, Toilette, Betpult, Uhrgehäuse, Stellspiegel.

Die Maurerwerksarbeiten,

enthaltend:

Anleitung zum Nivelliren und Beschreibung der dazu nöthigen Instrumente, die Erdarbeiten und die hierzu erforderlichen Transportmittel, der Baugrund und die Befestigung desselben, die Mauerverbände, die Grund- und Fundamentmauern, die Anlage und Ausführung der Gewölbe und Keller, der Pisébau, die Anlage der Thür- und Fensteröffnungen, die Construction der Gesimse, Abputz der Mauern, Eindeckung der Dächer, Berechnung der Maurermaterialien, Pflasterarbeiten, die Anlage der Feuerungen, der Abtritte und der steinernen Treppen,

für Baumeister, Landwirthe und Cameralisten.

Bearbeitet und herausgegeben von

J. C. Wedeke, Kreisbaumeister, und Dr. **J. A. Romberg**, Architekt.

Die Maurerwerksarbeiten bilden ein in sich abgeschlossenes Werk, welches in jeder Buchhandlung zu dem Preise von 6 Thlr. preuß. Cour. zu haben ist; gleichzeitig aber ist dieses Werk auch der 2te Band des Handbuchs der Landbaukunst, dessen ersten Band die Baumaterialienlehre bildet, welche 5 Thlr. kostet. Wer das vollständige Handbuch der Landbaukunst sich anzuschaffen wünscht, kann dieses Werk auch in 10 Lieferungen à 1 Thlr. 24 Ngr. oder Sgr. beziehen.

Die Brückenbaukunde in ihrem ganzen Umfange.

Bearbeitet von

H. Müller, Baucommissär in Bremen.

Dieses Werk umfaßt 4 Bände, von denen die ersten beiden jeder 4, die letzten beiden jeder 3 Thlr. kosten: der Preis des Ganzen ist also 14 Thlr. pr. Cour. — Band I. enthält die Hilfswissenschaften, Band II. die Erbauung der hölzernen Brücken, Band III. die Erbauung der steinernen Brücken, Band IV. die Erbauung der eisernen Brücken. Das ganze Werk umfaßt 60 Druckbogen in Octav und 98 Tafeln in Folio.

Entwürfe zu Grabsteinen

von **G. G. Ungewitter**, Architekt.

Preis 6 Thlr. — Dieses Werk enthält 48 Kupfertafeln, 1 Titelkupfer und 3 Druckbogen Text in Folio. Es hat einen sehr großen Beifall gefunden, da es bis jetzt fast gänzlich an einem brauchbaren Werke über diesen Gegenstand fehlte. Der Hauptvortheil dieser Entwürfe ist der, daß die Details und Profile in einer Art gegeben sind, daß die Bildhauer darnach arbeiten können.

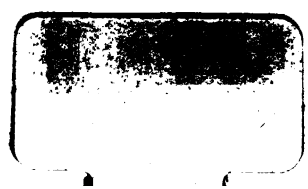
Entwürfe zu gothischen Ornamenten,

von **G. G. Ungewitter**, Architekt.

In Lieferungen von 8 Blättern, wovon 2 Blätter in Farbendruck ausgeführt sind. Preis jeder Lieferung 1½ Thlr.

Entwürfe zu Stubenöfen

in Kachel- und Thonconstruction, so wie zu solchen Oefen mit eisernen Kasten versehen.

Von **E. Pötzsch**, Architekt.

BK 2004